Münster.1933.№ 7 Jur. Diss.

Entwickelung und System des Bahnpolizeirechts

unter Berücksichtigung preußischen Landesrechts

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

einer

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster i. W.

vorgelegt von

Kurt Lohse

Gerichtsreferendar aus Berlin

1933

Entwickelung und System des Bahnpolizeirechts

unter Berücksichtigung preußischen Landesrechts

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

einer

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster i. W.

vorgelegt von

Kurt Lohse
Gerichtsreferendar aus Berlin

1933

Referent: Herr Prof. Dr. Neuwiem
Korreferent: Herr Prof. Dr. Bühler

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Teil I: Die Entwickelung des Bahnpolizeibegriffs.

§ 1. Entstehung und Grundlagen der Bahnpolizei als einer vom allgemeinen Polizeirechte unabhängigen Sonderpolizei.

§ 2. Die Fortentwickelung des Bahnpolizeirechts:
a) Die Verstaatlichung,
b) Speziell die Verreichlichung,
c) Der Umfang der Reichsgewalt im Bahnpolizeirecht.

Teil II: System des Bahnpolizeirechts in Preußen.

§ 3. Inhalt und Umfang des Bahnpolizeirechts.

§ 4. Die Bahnpolizei und ihre Abgrenzung zur allgemeinen Polizei.

§ 5. Die Bahnpolizeiverwaltung in organisatorischer Hinsicht.

§ 6. Die bahnpolizeilichen Verwaltungsmittel.

§ 7. Der Rechtsschutz des Publikums gegen Uebergriffe der Bahnpolizeiverwaltung.

§ 8. Die bahnpolizeiliche Strafverfügung.

Literaturverzeichnis.

A. Verfasserverzeichnis.

1. Anschütz, Die Verfassung des Deutschen Reichs, 10. Aufl. Berlin 1929, jetzt 4. Bearbeitung Bd. 1 1932.
2. Arndt, Ueber die Rechtsgültigkeit der Bahnpolizeireglements im Archiv für öffentliches Recht XI S. 318 ff.
3. Bessel und Kühlwetter, Das preußische Eisenbahnrecht, Köln 1855.
4. Besser, Kommentar zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, Reichsbahnlehrmittel-G.m.b.H. 1928.
5. Blume-Weirauch, Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung, 4. Aufl. 1929.
6. v. Brockdorff, Die Uebernahme der preußischen Privateisenbahnen auf das Reich, in der Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht (Entscheidungen und Abhandlungen), herausgegeben von Eger, zitiert EE, Band 46 S. 17 ff.
7. Bühler, Lehrbuch des Steuerrechts, Bd. 1, Berlin 1927.
8. van Calker, Grundzüge des Deutschen Staatsrechts, 2. Aufl., München 1928.
9. Charitius, Ist das Reichsbahngebiet für den polizeilichen Sicherheitsdienst exterritorial? in der Zeitschrift „Die Polizei", Zeitschrift für das gesamte Polizeiwesen, 1930, S. 334 ff.
10. Charitius, Die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-) Polizei, in der Juristischen Wochenschrift, 1931 S. 845 f.
11. Drews, Preußisches Polizeirecht, allgemeiner Teil, 12. Aufl. Berlin 1929, jetzt 3. Aufl. 1931.
12. Eger, Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung, 3. Aufl. Berlin 1910.
13. Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts, Breslau 1896.
14. Fischl, Bahnpolizeiübertretungen und ihre Verfolgung, in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", zitiert ZVdEV. 1926 S. 230.
15. Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, 8. Aufl. Tübingen 1928.
16. v. Frisch, Artikel „Incognito" in Hatschek-Strupp's Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie.
17. Fritsch, Handbuch der Deutschen Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl., Berlin 1930.
18. Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht, 2. Aufl., Berlin 1928.
19. Fritsch, Die Bahnpolizei als Reichssache, in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1932, S. 177 ff.

20. Giese, Verfassung des Deutschen Reiches, 8. Aufl., Berlin 1931.
21. Giese-Neuwiem-Cahn, Deutsches Verwaltungsrecht, Berlin 1930 (mit Nachtrag von 1932).
22. Hänel, Deutsches Staatsrecht, Band 1 in Bindings Handbuch der Deutschen Rechtswissenschaft (V 1).
23. Hartmann, Beiträge zum Bahnpolizeirecht, in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1927 S. 1349 ff.
24. Hartmann, Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahn, Diss. Göttingen, Hannover 1928.
25. Hatschek, Lehrbuch des Deutschen und Preußischen Verwaltungsrechts 3./4. Aufl., Leipzig 1924.
26. Hatschek, Völkerrecht, Leipzig 1923.
27. Haustein, Die kriminalpolizeiliche Tätigkeit der Eisenbahnüberwachungsabteilungen, in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1926 S. 1113 ff.
28. Haustein, Die Träger öffentlicher Verwaltung im Eisenbahnrecht im Archiv für öff. Recht 1926 S. 100 ff. (N.F. 11).
29. Hertel, Reichsbahngesellschaft und Polizei, Würzburg 1932.
30. W. Jellinek, Verwaltungsrecht, Berlin 1928, jetzt 3. Aufl. 1931.
31. W. Jellinek, Gesetz, Gesetzesanwendung und Zweckmäßigkeitserwägung, zugleich ein System der Ungültigkeitsgründe von Polizeiverordnungen und Polizeiverfügungen, Tübingen 1913.
32. v. Kienitz, Zur Verstaatlichung der Privatbahnen, in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1927 S. 1316 ff.
33. Klausener, Kerstiens, Kempner, Kommentar zum preußischen Polizeiverwaltungsgesetz 1931, jetzt 2. Aufl. 1932.
34. Kormann, Grundzüge eines allgemeinen Teils des öffentlichen Rechts in Annalen des Deutschen Reichs, Band 44 und 45, Jahrgänge 1911 und 1912.
35. Kröner, Bahnpolizei, in der Zeitschrift „Die Eisenbahnkunde" 1924 S. 1 ff., S. 88 ff., 1925 S. 186 ff., S. 193 ff.
36. Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 4. Aufl. 1901.
37. Lassar, Im Jahrbuch des öffentlichen Rechts, 1926 S. 198 ff.
38. v. Landmann, Kommentar zur Gewerbeordnung, 1917.
39. List, Grundriß eines Bibliotheksrechts, zugleich ein Beitrag zur Praxis deutschen Verwaltungsrechts, Gießen 1928.
40. Machate, Die Grenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei, in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1928 S. 633 ff.
41. O. Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 1924.
42. Mielck, Allgemeine Staatspolizei und Bahnpolizei, jur. Diss. Leipzig 1930.
43. G. Müller, Ist das Reichsbahngebiet für den polizeilichen Sicherheitsdienst exterritorial? in der Zeitschrift „Die Polizei" 1929 S. 615.
44. G. Müller, Die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-) Polizei, in der Juristischen Wochenschrift 1930 S. 2833 ff.
45. Nehse, Die bahnpolizeiliche Strafgewalt, im Archiv für Eisenbahnwesen 1916 S. 92 ff.
46. Oesterlen, Beitrag zur Auslegung des § 6 Gew.-Ord. in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1901 S. 485 ff.
47. v. Olshausen, Die Bahnpolizei bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft, in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1929 S. 447 ff., 482 ff.

48. Poetzsch-Heffter, Handkommentar der Reichsverfassung, Berlin 1928.
49. Roser, Reichsbahnbeamtenrecht, 5. Aufl., Berlin 1931.
50. Sarter, Die Reichseisenbahnen, Berlin 1920.
51. Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, 3. Aufl., Berlin 1931.
52. Schäfer, Wichards, Wille, Das Polizeiverwaltungsgesetz, Berlin, Verlag Kameradschaft.
53. Schmelter, Der § 37 des Reichsbahngesetzes und die Bahnpolizeigenehmigung in Preußen, Diss. Breslau 1931.
54. Schunck, Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen, 1910.
55. Schweitzer, Die Bahnpolizei und ihr Verhältnis zur allgemeinen Polizei, Diss. Tübingen 1932.
56. Stier-Somlo, Sammlung preußischer Gesetze staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts, 5. Aufl. München 1927, jetzt 8. Aufl. 1932.
57. Zorn, Artikel „Exterritorialität" in Hatschek-Strupp's Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie.

B. Verzeichnis der sonst benutzten Werke.

1. Gutachten der Staatsratsabteilungen für Innere-, Justiz-, Finanz- und Militärangelegenheiten über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Bewilligung von Eisenbahnkonzessionen, gedruckt nur zum eigenen Gebrauch für die Mitglieder des kgl. Staatsrats, 1838.
2. Verhandlungen der verfassungsgebenden Nationalversammlung, Band 336, Anlagen zu den stenographischen Berichten Nr. 391.
3. Begründung zum Reichsbahngesetz 1930, Reichstagsdrucksache.
4. Vorschriften für die Verwaltung der vereinigten Preußischen und Hessischen Staatsbahnen, Ausgabe vom 1. 7. 1910, Teil I u. II, zitiert VV.
5. Die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Ressort der preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung (sog. Elberfelder Sammlung), herausgegeben von Witte, 1881.
6. Bundesgesetzblatt des Norddeutschen Bundes.
7. Reichsgesetzblatt.
8. Gesetz-Sammlung für die kgl. preuß. Staaten, später preußische Gesetzes-Sammlung.
9. Amtsblatt der Regierung zu Stettin.
10. Reichsverkehrsblatt.
11. Eisenbahnverordnungsblatt.
12. „Die Reichsbahn".
13. Reichsanzeiger.
14. Justizministerialblatt.
15. Ministerialblatt für die preuß. innere Verwaltung.
16. Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
17. Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.

18. Sammlung der Entscheidungen des preuß. Oberverwaltungsgerichts.
19. Jahrbuch für Entscheidungen des Kammergerichts.
20. Gewerbearchiv.
21. v. Kamptz und Delius, Die Rechtssprechung des Reichsgerichts und des Kammergerichts auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts.
22. Juristische Wochenschrift.
23. Deutsche Juristen-Zeitung.
24. Archiv für Eisenbahnwesen.
25. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
26. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht, eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, herausgegeben von Eger.

Verzeichnis der Abkürzungen.

1. ALR. = allgemeines Landrecht.
2. ArchEisWes. = Archiv für Eisenbahnwesen.
3. ArchöffRecht = Archiv für öffentliches Recht.
4. aRV. = Reichsverfassung von 1871.
5. AusfAnw. z. VerwOrd. = Ausführungsanweisung zur Verwaltungsordnung.
6. BO. = Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.
7. BGBl. = Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes.
8. BV. = Bundesverfassung von 1867.
9. DRG. = Deutsche Reichsbahngesellschaft.
10. EE. = Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht, eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen, herausgegeben von Eger.
11. EGSTPO. = Einführungsgesetz zur Strafprozeßordnung.
12. EVBl. = Eisenbahnverordnungsblatt.
13. EVO. = Eisenbahnverkehrsordnung.
14. GeschAnw. f. Amtsvorstände = Geschäftsanweisung für Amtsvorstände.
15. GeschAnw. f. d. Reichsbahndirektion = Geschäftsanweisung für die Reichsbahndirektionen.
16. GeschOrd. DRG. = Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft.
17. GeschOrd. RT. = Geschäftsordnung des Reichstags.
18. GewOrd. = Gewerbeordnung.
19. JMBl. = Justizministerialblatt.
20. JW. = Juristische Wochenschrift.
21. KG. = Kammergericht.
22. KleinbGes. = Kleinbahngesetz.
23. LG. = Landgericht.
24. LVG. = Landesverwaltungsgesetz (preuß.).
25. MinBlinnVerw. = Ministerialblatt der preuß. inneren Verwaltung.
26. Min. d. Inn. = Minister des Inneren.
27. Min. d. öff. Arb. = Minister der öffentlichen Arbeiten.
28. OLG. = Oberlandesgericht.
29. OVG. = Oberverwaltungsgericht (wenn mit Zahlen, dann ist die amtliche Sammlung gemeint).
30. PolVO. = Polizeiverordnung.
31. pr. = preußisch.
32. pr. EisGes. = preußisches Eisenbahngesetz von 1838.

33. pr. GesSamml. = preußische Gesetzessammlung.
34. pr. PensGes. = preußisches Pensionsgesetz von 1872.
35. PVG. = Polizeiverwaltungsgesetz (preuß.).
36. RAG. = Reichsarbeitsgericht.
37. RBG. = Reichsbahngesetz.
38. RGBl. = Reichsgesetzblatt.
39. RGSt. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
40. RGZ. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
41. RV. = Reichsverfassung.
42. RVBl. = Reichsverkehrsblatt.
43. RVM. = Reichsverkehrsminister.
44. StGH. = Staatsgerichtshof.
45. StPO. = Strafprozeßordnung.
46. VO. = Verordnung.
47. vorl. VerwOrd. d. Reichsbahnen. = vorläufige Verwaltungsordnung der Reichsbahnen.
48. VV. = Vorschriften für die Verwaltung der vereinigten preuß. und hess. Staatseisenbahnen von 1910.
49. ZVdEV. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

I. Teil:
Entwickelung des Bahnpolizeirechts.

§ 1.

Entstehung und Grundlagen der Bahnpolizei als einer vom allgemeinen Polizeirechte unabhängigen Sonderpolizei.

Von jeher gehörte es zu den Aufgaben eines Staates, Straßen zu bauen und für ihre Instandsetzung zu sorgen; wirtschaftliche und strategische Gründe bedingten die Unterhaltung derartiger „Staatsstraßen", die früher neben den Wasserstraßen die einzigen Vermittler des allgemeinen Verkehrs darstellten. Die Erfindung des Schienenweges bedeutete zunächst nichts anderes als die Schaffung einer neuen Unterlage für die Fortbewegung von Fahrzeugen, deren Vorteil gegenüber der bisher üblichen Straßendecke in der Verminderung der Reibungskraft bestand. Erst mit dem Aufkommen der Dampfmaschine und der damit verbundenen Beschleunigung der Transporte sah man sich gezwungen, aus Sicherheitsgründen den Schienenweg vom allgemeinen Weg zu trennen[1]).

Dies bedingte eine wesentliche Veränderung des damals geltenden Wegerechts aller Staaten. Die preußische Staatsregierung und an ihrer Spitze der preußische König standen zwar der neuen Erfindung zunächst skeptisch gegenüber, hatten wohl aber die grundlegende Bedeutung des neuen Verkehrsweges erkannt und verhielten sich daher trotz zahlreicher Stimmen, die für ein völliges Verbot dieser Neueinrichtung laut wurden, dieser nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber. Wohl nicht zuletzt aus finanziellen Gründen überließen sie aber zunächst Privatunternehmern den Bau und Betrieb derartiger Schienenwege, um abzuwarten, ob sich die Neueinrichtung praktisch bewähren würde, ohne aber damit von der Ansicht abzuweichen, daß auch diese Schienenstraßen wirkliche Straßen seien, und daß es daher eigentlich Auf-

[1]) Vgl. hierzu Haustein, Die Träger öffentlicher Verwaltung im Eisenbahnrecht, im Archiv des öffentlichen Rechts 1926 (N. F. 11) S. 101, der zutreffend auf folgende Worte in dem ersten Konzessionsgesuch für die Linie zwischen Nürnberg und Fürth verweist: „Der Eisenbahn selbst und ihren Fortsetzungen die Rechte und den Schutz der Staatsstraßen allerhuldreichst zuzusichern."

gabe des Staates sei, den Bau und Betrieb dieser Straßen zu übernehmen. Diese Auffassung der preußischen Staatsregierung und des preußischen Königs kam darin zum Ausdruck, daß Preußen sich in dem zur Regelung der Rechtsverhältnisse der „Eisenbahnen" — wie die amtliche Bezeichnung der neuen Einrichtung lautete — geschaffenen Gesetz[2]) vorbehielt, gegen Gewährung einer angemessenen Entschädigung den Betrieb der Eisenbahnen jederzeit auf den Staat übernehmen zu können[3]), und ferner darin, daß man die Privatunternehmer insofern unterstützte, als man ihnen im Wege der Konzessionierung gewisse staatliche Machtmittel zur Verfügung stellte, die es ihnen ermöglichten, sich zur Erreichung ihres Zieles den sonstigen Staatsuntertanen gegenüber durchzusetzen. Als ein derartiges Machtmittel ist in erster Linie das Enteignungsrecht[4]) zu erwähnen, dann aber auch das Recht zur Ausübung von Polizeigewalt[5]), soweit es im Interesse des Bahnbetriebes notwendig erschien. Auch behielt sich Preußen die Aufsicht[6]) über die Eisenbahnunternehmungen vor und errichtete das Amt eines Eisenbahnkommissars, an den sich die Gesellschaften in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hatten. Die Eisenbahngesellschaften erhielten somit eine vom öffentlichen Rechte außerordentlich begünstigte Stellung, der andererseits auch eine besonders geartete Aufsicht entsprach. Sie unterschieden sich hierdurch wesentlich von anderen privaten (juristischen) Gesellschaften damaligen Rechts, wie etwa industriellen Unternehmungen, denen besondere Rechte und Pflichten, wie sie aus dem allgemeinen Unterordnungsverhältnis privater Unternehmungen unter die Staatsgewalt nicht zu folgern sind, nicht auferlegt waren. Diese Sonderregelung für Eisenbahngesellschaften beruht auf der schon oben[7]) gekennzeichneten Auffassung, daß der Betrieb und die Unterhaltung auch der Schienenwege eigentlich Staatsaufgabe sei, und hatte zur Folge, daß erstens die Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmer und Fahrgast im wesentlichen privatrechtlich gestaltet wurden[8]) (was jedoch im Zusammenhang dieser Arbeit nicht interessiert), und daß zweitens die Eisenbahngesellschaften als juristische Personen des privaten Rechts eine über den Rahmen des Privatrechts hinausgehende Stellung im Rechtssystem zugewiesen erhielten. Das Eisenbahnwesen galt eben als halböffentliche Angelegenheit, und die Eisenbahngesellschaften er-

---

[2]) Vgl. pr. EisGes. vom 4. 11. 1838, preuß. Gesetzes-Sammlung 1838/505 ff.

[3]) Vgl. § 42 pr. EisGes.

[4]) Vgl. §§ 8—13 pr. EisGes., deren Inhalt allerdings seit 1874 aus dem preuß. Enteignungsgesetz, pr. GesSamml. 1874/221 ff., hervorgeht.

[5]) Vgl. § 23 pr. EisGes.

[6]) Vgl. § 46 pr. EisGes.

[7]) Vgl. S. 13—14.

[8]) Vgl. hierzu Haustein, a. a. O. S. 115.

hielten eine der öffentlichen Anstalt ähnliche Rechtsstellung, wenn auch die Betriebsmittel zunächst von privater Hand gegeben wurden.

Nach dieser Entwickelung ist also das Recht zur Ausübung der Bahnpolizei ein Recht, das nicht etwa erst mit der eisenbahnrechtlichen Neuorganisation der Nachkriegszeit — der Schaffung der Deutschen Reichsbahngesellschaft — zusammenhängt, sondern ein altes Recht, das kraft spezieller Bestimmung bereits den früheren Eisenbahngesellschaften zustand und allen Eisenbahngesellschaften auch heute noch zusteht. An dieser Stelle ist daher ein Eingehen auf die Theorien des Anstaltsrechts überflüssig; insbesondere bedarf es keiner Stellungnahme zu der Frage, ob aus dem allgemeinen Verwaltungsrechte heraus das Bestehen einer Anstaltspolizei zu bejahen sei[9]), oder inwieweit etwa der Fahrgast einer besonderen Anstaltsdisziplin unterliege, da der Gesetzgeber durch die bereits 1838 geschaffene spezielle Gesetzesbestimmung[10]) die Einrichtung der Anstaltspolizei für die Eisenbahnen, die Einrichtung der Bahnpolizei also, unabhängig von den Rechtslehren des allgemeinen Verwaltungsrechts geschaffen hat. Daher ist das Bahnpolizeirecht nach dieser speziellen Regelung allein zu beurteilen, ohne daß es der Erörterung eines etwa bestehenden allgemeinen Anstaltspolizeirechts bedarf.

Die Prüfung der Stellung der Bahnpolizei zum sonstigen Polizeirecht bedingt jedoch zunächst eine Klärung der Frage, was unter „Bahnpolizei" zu verstehen ist. Der Bahnpolizei obliegt die polizeiliche Fürsorge für die ordnungsmäßige Abwickelung des Bahnbetriebs und -verkehrs gegenüber dem (reisenden wie nichtreisenden) Publikum, gegenüber jedem also, der mit Bahnanlagen irgendwie in Berührung kommt. Streng zu scheiden von der hier erörterten Bahnpolizei ist die Ueberwachung des polizeimäßigen Zustandes der Bahnanlagen und ihrer Ausrüstung selbst, die Bahnpolizei gegenüber den Unternehmern[11]), wie sie vielfach bezeichnet wurde. Mag der Begriff auch im weiteren Sinne zutreffen[12]), so versteht doch der Sprachgebrauch unter

[9]) Für das Bestehen einer Anstaltspolizei Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 1924 II. Band S. 284 f., Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 330, Kormann, Grundzüge eines allgemeinen Teils des öffentlichen Rechts (Annalen des Deutschen Reichs, Bd. 44, 45; Jahrgänge 1911 und 1912), S. 195, 199 ff., Friedrich List, Bibliotheksrecht, S. 69 f. Gegen das Bestehen einer Anstaltspolizei W. Jellinek, Gesetz, Gesetzesanwendung S. 278 ff., Verwaltungsrecht S. 420, 496, der die Einrichtung einer Anstaltspolizei ohne besondere gesetzliche Grundlage ablehnt.

[10]) Dies ist der schon erwähnte § 23 pr. EisGes.

[11]) Vgl. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl. 1931, S. 76, Anm. 36; OVG. 23/369.

[12]) Auch Giese-Neuwiem-Cahn, Deutsches Verwaltungsrecht, Berlin 1930, S. 305 geht bei der Darstellung des Bahnpolizeirechts von diesem Begriff der Bahnpolizei im weiteren Sinne aus. Vgl. auch S. 17 Anm. 19.

dem Ausdruck „Bahnpolizei“ allein die polizeiliche Fürsorge für die reibungslose Abwickelung des Bahnbetriebs und -verkehrs gegenüber dem Publikum. Es soll daher auch nur insoweit Aufgabe vorliegender Arbeit sein, das Bahnpolizeirecht darzustellen, als eben diese polizeiliche Tätigkeit gegenüber dem Publikum in Frage steht. Die polizeiliche Tätigkeit gegenüber den Eisenbahnunternehmern [13]), die auch nach der Fassung des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 unter Vermeidung des Ausdrucks „Bahnpolizei“ von der „Bahnpolizei gegenüber dem Publikum“ deutlich geschieden wurde [14]), wird mitumfaßt von dem Begriff der Eisenbahnaufsicht und stellt sich als ein Teil dieser Aufsichtstätigkeit dar [15]). Diese aber wurde von der Errichtung der Eisenbahnhoheitsverwaltung an wahrgenommen durch den Staat selbst ohne Zuhilfenahme der privaten Gesellschaften als lokalen Instanz, wie es bei der Bahnpolizei im eigentlichen Sinne festzustellen war.

Ebenso gehört daher auch nicht die Darstellung der Beziehungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und Aufsichtsinstanzen einerseits und den Bau-, Wege- und Gewerbepolizeien [16]) andererseits zu dem Thema dieser Arbeit, da diese Fragen mit der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Eisenbahnhoheit und der Polizeihoheit, nicht aber mit der Zuständigkeitsgrenze zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei zusammenhängen. Zwischen der auf § 23 pr. EisGes. beruhenden Bahnpolizei im oben [17]) dargestellten Sinne, der Bahnpolizei gegenüber dem Publikum, und den Sonderpolizeien für Bau, Wege und Gewerbe können Beziehungen theoretisch überhaupt nicht bestehen, da es sich bei diesen Sonderpolizeien in ihrer Stellung zur Eisenbahn immer nur um die Streitfrage handelt, wer der Eisenbahnverwaltung Anordnungen in bau-, wege- und gewerbepolizeilicher Hinsicht erteilen darf. Nur derartige Anordnungen könnten zur Zuständigkeit der Bau-, Wege- und Gewerbepolizei gehören. Handelt es sich aber darum, ob z. B. in einem Wartesaale, auf einem Zufahrtsweg oder einem Bahnhofsvorplatz die allgemeine Polizei unter Ausschluß der Bahnpolizei zuständig ist, so ist dies kein Streit zwischen den genannten Sonderpolizeien und der Bahnpolizei, sondern ein Streit um den Begriff der Bahnanlage. Ist

---

[13]) Hierüber bestehen auch in der Praxis keine bedeutenden Rechtsstreitigkeiten; es handelt sich größtenteils um technische Einzelheiten, deren Innehaltung durch die Bau- und Betriebsordnung vorgeschrieben wird, vgl. im einzelnen Besser, Komm. zur BO., zu §§ 1—73; vgl. auch Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, zu §§ 1—73 BO., S. 318 ff.

[14]) Letztere ist im § 23, erstere im § 24 pr. EisGes. geregelt.

[15]) So auch Hertel, Reichsbahngesellschaft und Polizei, Würzburg 1932, S. 5, 7.

[16]) Auch die Gesundheitspolizei gehört hierher; wenn im Text der Kürze wegen ihrer nicht Erwähnung getan ist, so beruht dies auf ihrer geringeren Bedeutung für das Eisenbahnrecht.

[17]) Vgl. S. 15 f.

dieser geklärt, so bestimmt sich die Zuständigkeitsabgrenzung zwischen allgemeiner Polizei und Bahnpolizei nach den unten [18]) dargestellten Grundsätzen. Dies gilt auch für die Entscheidung der Frage, ob die Nebenbetriebe der Eisenbahnen (Hauptbeispiel: die Bahnhofswirtschaften) der Gewerbepolizei unterstehen, wenn sie von (selbständigen) Pächtern geleitet werden. Auch diese scheinbar selbständigen Unternehmer sind nicht „Publikum" im Sinne des § 23 EisGes., sie sind Erfüllungsgehilfen der Eisenbahn und haben daher allein Beziehungen zu dieser oder negativ ausgedrückt, jedenfalls keine Beziehungen zur Bahnpolizei, soweit gewerbepolizeiliche Anordnungen zu treffen sind. Der Streit um die Zuständigkeit zu derartigen Anordnungen besteht nur mit der Eisenbahnhoheit als solcher, niemals aber mit der Bahnpolizei [19]).

Grundlage des Bahnpolizeirechts in dem hier erörterten Sinne ist also § 23 pr. EisGes., der lautet: „Die Handhabung der Bahnpolizei wird nach einem hierüber von dem Handelsministerium zu erlassenden Reglement der Gesellschaft übertragen. Das Reglement wird zugleich das Verhältnis der mit diesem Geschäfte beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen." Dieses Reglement regelte die Einzelheiten und wurde zunächst für jede Gesellschaft besonders herausgegeben. 1850 kam ein Reglement für die preußischen Staatsbahnen heraus [20]), 1867 wurde es

[18]) Vgl. S. 32 ff.

[19]) Es ist daher eine Verkennung des Unterschiedes zwischen § 23 und § 24 pr. EisGes., wenn M. Schweitzer, Die Bahnpolizei und ihr Verhältnis zur allgemeinen Polizei, Diss. Tübingen 1932, S. 21 ff. diese Frage behandelt und z. B. auf S. 25 zu dem Ergebnis kommt, daß die Bahnpolizei in erster Linie Maßnahmen zur Ausbesserung der Pfeiler zu treffen habe. Diese Maßnahmen obliegen der Eisenbahnverwaltung als solcher. Nimmt die Eisenbahnverwaltung die entsprechenden Maßnahmen nicht vor, so ist es Sache der Eisenbahnaufsicht einzuschreiten. Erst wenn Verwaltung und Aufsicht nicht einschreiten oder wegen der Dringlichkeit des Falles nicht mehr benachrichtigt werden können, kann die Bahnpolizei, wenn sie zufällig den gefährlichen Zustand erkennt, kraft eigener Befugnis im Interesse des Schutzes des Publikums vor Unfällen tätig werden. Eine Pflicht und die entsprechende Sachkunde zur Erkennung derartiger Mängel fehlt aber der Bahnpolizei; sie kann und muß wohl bei Erkennung derartiger Gefahren, die keinen Aufschub gestatten, einstweilige Maßnahmen treffen, hat aber nicht die Befugnis, z. B. für die Ausbesserung an Pfeilern usw. zu sorgen oder die Bahnverwaltung dazu anzuhalten. — Hertel, a. a. O. scheint die im Text vertretene Ansicht zu teilen, da er seiner Darstellung den Titel „Reichsbahngesellschaft und Polizei" gegeben hat und daher unter diesem erweiterten Namen zu Recht auf S. 62 ff. unter VI. eine Darstellung über das Verhältnis der Reichsbahngesellschaft zur Verwaltungspolizei gibt. Auf S. 63 behauptet er dann allerdings, die Verwaltungspolizei (auf Bahngebiet) gehöre zur Zuständigkeit der Bahnpolizei. Damit verkennt m. E. auch er den Unterschied zwischen § 23 und § 24 pr. EisGes. Ich verweise hierzu auf die Ausführungen im Text. — Auch Hartmann a. a. O. S. 34, 35, 39, 43, 45 erkennt das Problem, wenn er auch auf S. 26 auf den Unterschied selbst hindeutet. Mielck, Allgemeine Staatspolizei und Bahnpolizei, Diss. Leipzig 1930, S. 5 und im folgenden versteht ebenfalls unter Bahnpolizei auch die Tätigkeit gemäß § 24 pr. EisGes.

[20]) Reglement vom 27. 7. 1850, MinBlinnVerw. 1850/286 ff.

Aufgabe des Norddeutschen Bundes und 1871 Aufgabe des Reiches, die Bahnpolizeireglements zu erlassen, von welcher Bestimmung am 3. 6. 1870 erstmalig Gebrauch gemacht wurde [21]). Heute ist das im § 23 erwähnte Reglement, zu dessen Erlaß nach Art. 91RV. [22]) jetzt der Reichsverkehrsminister zuständig ist, ein Teil der neuen Eisenbahnbau- und -betriebsordnung von 1928 [23]). Hinsichtlich des Bahnpolizeirechts haben die neuen Verordnungen gegenüber der alten Regelung keine grundlegende Aenderung gebracht. Sie haben lediglich die Formulierung jeweils verbessert. Die Einzelheiten des Reglements werden im zweiten Teil dieser Arbeit, dem System des Bahnpolizeirechts, zu besprechen sein. Hier interessiert nur die Tatsache der Uebertragung der Bahnpolizei an die Eisenbahngesellschaften. Daß aber diese Gesellschaften die ihnen somit übertragene Bahnpolizei unter Aufsicht des Staates auszuüben hatten, als ausführende und nachgeordnete Dienststellen der Staatsaufsicht, war selbstverständlich [24]). Von Interesse ist jedoch, daß, wie bereits erwähnt, nach § 46 pr. EisGes. diese Aufsicht von einem (dem Handelsministerium, Abt. für Eisenbahnen, unterstehenden) Kommissar wahrgenommen wurde, an den sich die Gesellschaften nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes in allen Beziehungen zum Staate zu wenden hatten — also auch in Fragen, die die Handhabung ihrer Bahnpolizei angingen. Dieser Kommissar war somit auch zuständig für die Aufsicht über die Bahnpolizei und bildete in sich eine dem Handelsministerium nachgeordnete selbständige Behörde. Da nun nach allgemeinem Verwaltungsrechte [25]) jede Behörde für die ihr zugewiesenen Aufgaben selbständig und von keiner anderen Behörde abhängig ist, soweit Vorbehalte zu Gunsten dieser nicht gemacht sind, und da ferner nach den erwähnten §§ 23, 46 pr. EisGes. zu Gunsten der allgemeinen Polizeiverwaltung keine derartigenVorbehalte gemacht sind, bedeutete also diese Regelung des Bahnpolizeirechts die Loslösung der staatlichen Fürsorgetätigkeit für den Bahnbetrieb und -verkehr von der übrigen Polizeihoheit [26]) und die Angliederung dieses Teiles der Polizei-

---

[21]) Vgl. RGBl. 1870/461 ff.

[22]) Vgl. RGBl. 1919/1383 ff.

[23]) Vgl. RGBl. 1928 Teil II S. 541 ff. sowie die Verordnung vom 29. 7. 1932, RGBl. II 181 ff., die die BO. in einigen Punkten abänderte.

[24]) Geht im übrigen auch aus § 46 pr. EisGes. hervor.

[25]) Vgl. Jellinek, VerwR. S. 267, 417, Fleiner, Institutionen des Deutschen VerwR. S. 203.

[26]) So allgemein herrschende Lehre, vgl. Machate, die Grenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei in ZVdEV. 1928/637, Kröner, die Bahnpolizei in „Eisenbahnkunde" 1924/197, Fritsch, Eisenbahngesetzgebung zu § 23 pr. EisGes. Anm. 39b S. 77, Haustein, a. a. O. S. 105, 110; Hertel, a. a. O. S. 53; Schweitzer, a. a. O. S. 20, OVG. 32/223, ArchEisWes. 1899/1378, ArchEisWes. 1911/550, ArchEisWes. (KG.) 1902/1132, RGST. 37/263, Gutachten der Staatsrats-Abteilungen für Innere-,

gewalt an die neu geschaffene Eisenbahnhoheit, deren Wahrnehmung in oberster Instanz zunächst dem Minister für Handel und Gewerbe und später dem Minister der öffentlichen Arbeiten zustand [27]). Beide Polizeizweige standen sich somit als Teile ein und derselben Staatsgewalt unter Beseitigung der vor der Schaffung des pr. EisGes. bestehenden Subordination der Bahnpolizei unter die allgemeine Polizei koordiniert gegenüber [28]).

Daß die unmittelbare Warnehmung der Bahnpolizei den einzelnen Gesellschaften übertragen wurde und die neu geschaffene Eisenbahnhoheit nur Aufsichtsrechte ausübte, vermochte hieran nichts zu ändern, da eine derartige Betrauung privater Gesellschaften mit öffentlicher Verwaltung — übrigens eine Folge der Anschauung, daß es eigentlich Staatsaufgabe sei, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen zu übernehmen — rechtlich nicht unmöglich war, da in Deutschland — und somit auch in Preußen — der Staat kein Monopol auf die öffentliche Verwaltung besaß, noch auch heute besitzt [29]). Auch blieb der Staat ja noch Aufsichtsinstanz, die jederzeit eingreifen konnte. Aus der besonderen Organisation der Bahnpolizei kann also infolge des Zusammenhanges der Bahnpolizei mit anderen staatlichen Instanzen keine Vorrangstellung der allgemeinen Polizei über die Bahnpolizei hergeleitet werden, derart, daß die allgemeine Polizei jederzeit imstande wäre, Aufgaben, die zu der Zuständigkeit der Bahnpolizei gehören, an sich zu ziehen [30]), da nach den obigen Ausführungen die Trennung zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei eine grundsätzliche ist. Jede unterstand schon damals einem in sich selbständigen und unabhängigen Ministerium — eine Trennung, die sich im Laufe der geschichtlichen Entwickelung nur noch dadurch verschärft hat, daß die Verwaltung der allgemeinen Polizei Länderaufgabe blieb, während die Verwaltung der Bahnpolizei mit dem Uebergang der Eisenbahnhoheit auf das Reich ebenfalls „Reichssache“ wurde [31]).

Justiz-, Finanz- und Militärangelegenheiten über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Bewilligung von Eisenbahnkonzessionen aus dem Jahre 1838, S. 166 (gedruckt nur zum eigenen Gebrauch für die Mitglieder des kgl. Staatsrates), OVG. 23/369 ff., Eger, Handbuch des pr. Eisenbahnrechts, Bd. II zu § 42IA u. §43 S. 16 ff. u. 35 ff. bes. 36, Jellinek, VerwR., 1. Aufl. S. 417; a. M. Müller, in JW. 1930/2834 f.

[27]) An die Stelle des Handelsministeriums trat der Minister der öff. Arb. auf Grund des allerhöchsten Erlasses vom 7. 8. 1878 (pr. GesSamml. 1879/25) und des Gesetzes vom 13. 3. 1879 (GesSamml. 123), Art. II; heute ist wieder der Handelsminister zuständig, soweit eine Zuständigkeit der Länder im Eisenbahnwesen überhaupt noch in Frage kommt; vgl. Gesetz vom 15. 8. 1921, pr. GesSamml. 1921/487. Siehe hierzu Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl. 1930, S. 70 Anm. 4.

[28]) Vgl. hierzu S. 18 Anm. 26.

[29]) Vgl. Fleiner, VerwR. S. 99.

[30]) So Müller, in JW. 1930/2834 f.; gegen ihn die herrschende Lehre, vgl. oben S. 18 Anm. 26.

[31]) Vgl. hierzu Fritsch, Die Bahnpolizei als Reichssache, in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1932 S. 177 ff. sowie S. 21 ff. dieser Arbeit.

§ 2.

Die Fortentwickelung des Bahnpolizeirechts.

Auf dieser durch das pr. EisGes. geschaffenen Grundlage baute sich das Bahnpolizeirecht der folgenden Zeit auf. Die stetig fortschreitende Verstaatlichung der Privatbahnen beseitigte naturgemäß auf den verstaatlichten Bahnen den Zustand der Ausübung des Bahnpolizeirechts durch private Unternehmungen und schuf hierfür unmittelbare Staatsbeamte, die sich jedoch in ihrer Dienststellung nach den Bestimmungen des pr. EisGes. von 1838 von den ihnen entsprechenden mittelbaren Staatsbeamten der Privatbahnen in nichts unterschieden. Die Verstaatlichung brachte für das Bahnpolizeirecht nur einen, wenn auch nur mittelbaren Erfolg: Die Aufsicht und Ausübung der Bahnpolizei erschien wieder vereinigt in der Hand des Staates[32]) und hatte zur Folge, daß der Staat, durch die Größe des neuen, staatlichen Unternehmens gezwungen, die zur Zeit des Gesetzes von 1838 zentralisierte Eisenbahnaufsicht (Kommissar) dezentralisierte und den mittleren und unteren Instanzen des staatlichen Bahnbetriebes, die die früher den Privatbahnen obliegenden Aufgaben wahrnahmen (nämlich den Eisenbahnbetrieb selbst), auch aufsichtsrechtliche Funktionen zur mehr oder weniger selbständigen Verwaltung durch Verwaltungsvorschrift mitübertrug[33]). So kam es, daß die Verwaltung der Bahnpolizei, d. h. die Aufsicht über die unmittelbare Ausübung der Bahnpolizei durch die damit betrauten Beamten und die Leitung dieser Ausübung durch entsprechende Anordnungen, durch § 14 der pr. allg. Bestimmungen vom 14. 11. 1867 den Betriebsinspektionen übertragen wurde und daß diese somit den Charakter einer Bahnpolizeibehörde erhielten. Die allgemeine Polizei wurde durch diese Verwaltungsregelung in keiner Weise berührt, da sie ja schon seit der Schaffung des § 46 pr. EisGes. mit dem Bahnpolizeirecht nichts mehr zu tun hatte und es ihr gleich sein konnte, wie die neu geschaffene Eisenbahn-

---

[32]) Vgl. Haustein, a. a. O. S. 116.

[33]) Vgl. hierüber §§ 1, 14, 24 der allgem. Bestimmungen über die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen vom 14. 11. 1867, Elberfelder Sammlung S. 4, 7; § 1 des Regulativs, die Eisenbahnkommissariate betreffend, vom 24. 11. 1848 — abgedruckt in VV II 118 f. — (die hiernach von den kgl. Regierungen ressortierende Ausübung der Polizei-Strafgewalt [d. h. Bahnpolizeistrafgewalt] ist, soweit die Staatsbahnen in Frage kommen nach dem Gesetz vom 14. Mai 1852 — pr. GesSamml. 1852 245 ff. — in Verbindung mit § 14 der allgem. Bestimmungen von 1867 auf die Betriebsinspektionen der Staatsbahnen übergegangen, vgl. Eger, Handbuch des Eisenbahnrechts, II. S. 31, Bessel und Kühlwetter, II. S. 17), Elberfelder Sammlung S. 24/25; § 9 des allerhöchsten Erlasses vom 23. 12. 1872, betr. die Organisation der Verwaltung der Staats-Eisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen, Elberfelder Sammlung S. 14; ferner Ministerialerlaß vom 17. 10. 1875 — II 18322, vom 21. 12. 1875 — II 23511, vom 25. 4. 1878 — II 3966 in Elberfelder Sammlung S. 33 ff.

hoheit die Verwaltung des ihr übertragenen Bahnpolizeirechts intern regelte. Die Verstaatlichung brachte somit für das Bahnpolizeirecht durch die Folgen der Vereinigung von Aufsicht und unmittelbarer Verwaltung auch einen praktisch greifbaren Vorteil, nämlich das Entstehen des nur für die Staatsbahnpolizei bestehenden Begriffs der Bahnpolizeibehörde. Nach der Schaffung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 ging die Verstaatlichung (zu Gunsten der Länder) unter dem unten zu besprechenden Einfluß des Reiches weiter. Erst die neue Reichsverfassung von 1919 ersetzte durch Art. 89 RV.[34]) die Verstaatlichung durch die Verreichlichung, nach dem sämtliche bestehenden Staatsbahnen vom Reiche übernommen werden sollten und das Recht der Uebernahme von Privatbahnen auf Verlangen dem Reich zu übertragen war. Diese rein staatsrechtliche Bestimmung brachte für das Bahnpolizeirecht keine sachlichen Aenderungen mit sich; an Stelle der einzelnen Länder trat nur eben das Reich, das somit die Grundlagen des Bahnpolizeirechts so übernahm, wie sie zur Zeit der Länderherrschaft bestanden hatten.

Der Einfluß des Aufkommens der Reichsgewalt lag auf ganz anderem Gebiete. Das Aufkommen der Reichsgewalt berührte nicht wie die im vorigen Abschnitt behandelte Verstaatlichung (Verreichlichung) das Verhältnis zwischen unmittelbarer Ausübung der Bahnpolizei und der Bahnpolizeiaufsicht, sondern griff in das Eisenbahnhoheitsrecht selbst ein, dessen einer Teil das Bahnpolizeirecht ist.

Das Eisenbahnhoheitsrecht umfaßt Gesetzgebungs- und Verwaltungsbefugnisse; beide waren bisher unumschränkte Domäne der Länder. Auf dem Gebiete der Gesetzgebung erhielt nach der Verfassung von 1871[35]) das Reich durch und im Rahmen des Art. 4 Ziff. 8 aRV. die konkurrierende Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen, von welcher Bestimmung noch in der Verfassung selbst durch die Art. 41—47 Gebrauch gemacht wurde. Dies hatte für das Bahnpolizeirecht zwei Folgen:

Die neue Reichsgewalt beschränkte einmal das Bahnpolizeigesetzgebungsrecht der Länder insofern, als sie gemäß Art. 43 aRV. für sich das Recht in Anspruch nahm, durch ihre Organe, den Bundesrat, Bahnpolizeireglements erlassen zu können[36]). Das

---

[34]) Die programmatische Bestimmung des Art. 89 RV. wurde erfüllt durch den Staatsvertrag vom 30. 4. 1920 in Verbindung mit Art. 171 RV. — pr. GesSamml. 1920/773 ff.

[35]) Die Verfassung des Norddeutschen Bundes enthielt bereits eine gleichlautende Bestimmung, so daß alles, was im Text über die Verfassung von 1871 ausgeführt wird, auch schon zu Zeiten des Norddeutschen Bundes galt.

[36]) Ob der Reichsgewalt dieses Recht in Auslegung des Art. 43 aRV. zukam, war allerdings bestritten. Folgt man der Ansicht Labands — vgl. Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches, 1901 III. § 74, S. 111 ff.; wie Laband auch Hänel, Staatsrecht I. S. 645, Hartmann, Die

erste dieser Bahnpolizeiregelements erließ der Norddeutsche Bund am 3. Juni 1870 [37]). Diesem folgte bald darauf das Bahnpolizeireglement vom 29. Dezember 1871 [38]) als erste bahnpolizeiliche Verordnung des neuen Deutschen Reiches. Das Reglement war in der Folgezeit in den Jahren 1875, 1878, 1881, 1894 verschiedentlichen Aenderungen ausgesetzt, die schließlich im Jahre 1904 zu dem Erlaß der Eisenbahnbau- und -Betriebsordnung [39]) führten, wobei jedoch der neue Name keine grundlegenden Aenderungen, sondern nur eine Erweiterung der Verordnung auch auf das Gebiet des Eisenbahnbaues mit sich brachte. Soweit diese Verordnungen als Rechtsverordnungen [40]) Rechtsgültigkeit erlangt hatten, waren sie materielles Reichsrecht und gingen als solches dem Landesrecht vor [41]) mit der Folge, daß die Länder und somit auch Preußen insoweit kein Bahnpolizeirecht mehr erlassen durften, als der Inhalt dieser Verordnungen reichte.

Die zweite und wichtigere Folge war, daß der Bund durch die Artikel 41—47 seiner Verfassung auch in das Gebiet der Verwaltungsbefugnisse eingriff und sich eine Verwaltungsbehörde schuf [42]), die der landesrechtlichen Verwaltungsorganisation übergeordnet war und somit auch in Fragen der Verwaltung eingreifen konnte, soweit es im Interesse der Landesverteidigung oder des allgemeinen Verkehrs lag. Die Befugnisse dieser Ober-

---

Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahn, Diss. Göttingen 1928 S. 18 f. u. a. m. (Zusammenstellung siehe bei Laband). Gegen Laband: Arndt, im Arch. f. öff. Recht XI 358 ff., Schunck, Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen, 1910, S. 15 ff., ROHG. 21 60 —, so wäre als Ergebnis festzustellen, daß die Jahre 1867, bzw. 1871 noch keine Einschränkung der landesrechtlichen Gesetzgebungskompetenz für das Gebiet des Bahnpolizeirechts mit sich gebracht hätten. Die Gerichte erkannten jedoch die Gültigkeit der Bahnpolizeiverordnungen des Bundesrates an — vgl. die schon erwähnte Entscheidung des ROHG. 21 60 —, so daß de facto jedenfalls die Gesetzgebungsmacht der Länder beschränkt war. Hier dürfte sich eine Stellungnahme hierzu erübrigen, da diese Frage seit der Einführung der Verfassung von 1919 nur noch theoretischen Wert hat, da nach der neuen Reichsverfassung durch Art. 91 RV. die Entscheidung zweifelsfrei zu Gunsten des Nachfolgers des Bundesrates, der Reichsregierung gefällt wurde.

[37]) BGBl. 1870/461 ff.

[38]) RGBl. 1872/34 ff.

[39]) RGBl. 1904/387 ff.

[40]) Inwieweit diese Verordnungen als Rechtsverordnungen anzusehen sind, ist heute noch bestritten, vgl. Anschütz, Reichsverfassung 1929, S. 396 unter Nr. 4. Für das Bahnpolizeirecht ist diese Streitfrage m. E. belanglos, da diese Verordnungen unbestrittenermaßen wenigstens insoweit Rechtsverordnungen sind, als sie materielles Bahnpolizeirecht enthalten.

[41]) Vgl. Art. 2 aRV.

[42]) Dies war das durch das Reichsgesetz vom 27. 6. 1873 — RGBl. 1873/164 — geschaffene Reichseisenbahnamt, das bis zum Inkrafttreten der neuen Verfassung von 1919 unter Leitung eines Staatssekretärs die dem Reich verfassungsmäßig zustehenden Rechte wahrnahm.

hoheit waren zwar nicht genereller Natur, sondern spezialisiert. Diese speziellen Bestimmungen gingen aber zum Teil recht weit. Z. B. konnte der Bund verlangen, daß alle Eisenbahnverwaltungen zum Zwecke der Verteidigung Deutschlands den Anforderungen der Bundes- bzw. später der Reichsbehörden unweigerlich Folge leisteten (Art. 47) [43]), was auch für Angelegenheiten des Bahnpolizeirechts Bedeutung hatte.

Mit der neuen Verfassung von 1919 wurde die Reichsgewalt nur noch verstärkt. Sie brachte eine fast vollständige Unterordnung des Eisenbahnwesens unter die Reichsgewalt mit sich. Zwar glückte es noch nicht, aus allen Bahnen vorbehaltslos eine Reichsanstalt zu machen und das Gebiet der Eisenbahnen zur ausschließlichen Reichsgesetzgebungs- wie Verwaltungssache zu erklären. Die im Wege des Kompromisses geschaffenen Einzelbestimmungen kommen aber in ihrer Gesamtwirkung diesem Ziele sehr nahe.

Betrachtet man auch hier wieder zunächst die Einschränkungen der Landeshoheit auf dem Gebiete der Gesetzgebung, so bringt zwar Art. 7 Ziff. 19 RV. für das Gebiet des Eisenbahnwesens keine Neuerung gegenüber dem Zustande von 1867/71; das Reich hat nach wie vor (nur) die konkurrierende Gesetzgebung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, soweit es sich um die Landesverteidigung oder den allgemeinen Verkehr handelt. Von dieser Gesetzgebungskompetenz wurde aber noch in der Verfassung selbst durch die Art. 89/96 RV. in einem Umfange Gebrauch gemacht, daß der Landesgesetzgebung im Bereiche des Bahnpolizeirechtes tatsächlich kaum eine Zuständigkeit blieb.

So hat die Reichsregierung nach Art. 91 RV. das den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen [44]) betreffende Verord-

---

[43]) Letztere Bestimmung galt auch gegenüber Bayern, das im übrigen im Eisenbahnwesen völlig freie Hand behielt (Art. 46 II), soweit nicht das Reich von seinem Rechte gemäß Art. 46 III Gebrauch machte und im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesverteidigung wichtigen Bahnen aufstellte.

[44]) Hierunter sind nach Art. 7 Ziff. 19 RV. nur Großbahnen zu verstehen. Das Kleinbahn- und somit auch das Kleinbahnpolizeirecht geht daher andere Wege. Hier gibt es noch keine von der allgemeinen Polizei unabhängige Bahnpolizei. Denn das pr. EisGes. von 1838 als Entstehungsquelle einer eigenen Bahnpolizei ist gemäß seines § 1 auf Kleinbahnen nicht anwendbar — vgl. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, S. 70 Anm. 2; ferner RG. 28/207, RG. vom 17. 11. 31 in JW. 1932/1046 f., v. Olshausen, die Bahnpolizei bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft, ZVdEV. 1929/447 —; die verkehrs- und betriebspolizeilichen Belange der Kleinbahnen werden nach wie vor von der Ortspolizei wahrgenommen — vgl. Fritsch, Eisenbahnrecht, S. 268 f. —, der durch § 22 der Ausführungsanweisung zum pr. Kleinbahngesetz — vgl. pr. GesSamml. 1892/225 ff. nebst Erlaß des Ministers der öff. Arb. und des Inneren, betr. Ausführungsanweisung zum Kleinbahngesetz vom 13. 8. 1898, in EVBl. 1898/225 ff., auch VV II 177 ff. — besondere Spezialvorschriften für die Handhabung dieser Zuständigkeit gegeben wurde.

nungsrecht erhalten, und somit auch das Bahnpolizeiverordnungsrecht, da die Ausübung der Bahnpolizei als eine der Aufgaben der Betriebs -und Verkehrsleitung zu werten ist. Die Fassung des Art. 91 der neuen RV. läßt aber im Gegensatz zu der Formulierung des Art. 43 der alten Verfassung weiterhin noch erkennen, daß die Reichsregierung zum Erlaß derartiger Verordnungen nunmehr allein [45]) zuständig [46]) sein sollte, da der im Text des Art. 91 RV. verwendete Artikel „die" vor dem Objekt „Verordnungen" den Willen des Reichsgesetzgebers erkennen läßt, daß Verordnungen, die den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen regeln, zukünftig nur von der Reichsregierung erlassen werden sollen. Hätte man den Artikel „die" fortgelassen, so wäre der Landesgesetzgebung noch Raum zu gesetzgeberischer Initiative geblieben, so aber ist die Zuständigkeitsfrage zu Verordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, -betriebes und -verkehrs „vom Reich kodifiziert, d. h. erschöpfend geregelt und dadurch innerhalb der sächlichen Tragweite der Kodifikation (das ist eben die Zuständigkeitsordnung!) jede Betätigungsmöglichkeit der Landesgesetzgebung ausgeschaltet" [47]). Hiernach ist maßgebend, daß das Reich zu derartigen Verordnungen allein zuständig ist; den Inhalt der in Ausführung des Art. 91 RV. ergangenen Reichsverordnungen auf ihre sächliche Tragweite zu prüfen, wie

---

[45]) Wobei die später zu erörternden Gesetzgebungsakte minderen Grades zunächst außer Acht gelassen seien.

[46]) So auch im Ergebnis Stier-Somlo, Samml. preuß. Gesetze staats- und verwaltungsrechtl. Inhalts, 1927 (5. Aufl.) zu § 136 LVG. Anm. 5, S. 479, jedoch ohne Begründung; vgl. auch v. Olshausen, a. a. O. S. 450, der jedoch das Ergebnis zurückführt auf den Uebergang der Eisenbahnhoheit auf das Reich gemäß Art. 90 RV.; er verkennt hierbei aber, daß das Reich gemäß Art. 90 RV. nur die Hoheitsrechte übernommen hat, die — und soweit sie sich — sich auf die übernommenen Bahnen beziehen, und nicht schlechthin die gesamte Landeseisenbahnhoheit. Wäre dies beabsichtigt gewesen mit der Schaffung des Art. 90, so wäre Art. 95 RV. überflüssig. Mit dem Uebergang der Hoheitsrechte auf das Reich gemäß Art. 90 RV. ist vielmehr das Verordnungsrecht nur insoweit auf das Reich übergegangen, als übernommene Bahnen in Frage stehen. Die Begründung des Ergebnisses, daß § 136 LVG. für Bahnpolizeiverordnungen nicht mehr gilt, ist daher m. E. nicht über Art. 90, sondern über Art. 91 RV. zu führen. Die weite Auslegung des Art. 90 RV. erkennen mit v. Olshausen an: Giese, Reichsverfassung, Anm. zu Art. 90, Sarter, die Reichseisenbahnen, S. 179, v. Kienitz, zur Verstaatlichung der Privatbahnen, in ZVdEV 1927/1316, der aus der Absicht des Gesetzgebers und aus der Rechtsentwickelung die weite Auslegung des Art. 90 RV. begründen will. Gegen die weite Auslegung des Art. 90 RV. und somit für die hier vertretene Meinung: StGH. vom 18. 10. 24 in RGZ. 109/20 f., LG. I Bln. vom 24. 9. 27 in ZVdEV. 1927/128 ff.; v. Brockdorff, die Uebernahme der preuß. Privateisenbahnen auf das Reich, in EE. 46/17 ff., Poetzsch-Heffter, Handkommentar der Reichsverfassung, 3. Aufl. zu Art. 90 Anm. 2, S. 365, Anschütz, a. a. O. S. 393. — Heute ist übrigens § 136 LVG. durch § 79 Abs. 2 PVG. ausdrücklich aufgehoben, vgl. PVG. vom 1. 6. 1931 — pr. GesSamml. 1931.

[47]) So wörtlich Anschütz, a. a. O. S. 71/72.

Fritsch vorschlägt[48]), erübrigt sich dagegen, da nicht der Inhalt der Reichsverordnungen selbst, sondern bereits die von der Verfassung ausgesprochene Inanspruchnahme der alleinigen Zuständigkeit zu derartigen Verordnungen das ausschlaggebende Moment ist, das die Unzuständigkeit der Landesgesetzgebung herbeiführt. § 136 LVG. ist daher im Bahnpolizeiverordnungsrechte nicht mehr anwendbar[49]); selbstverständlich bleiben die gemäß § 136 LVG. vor Erlaß der Verfassung von 1919 ergangenen Verordnungen solange in Kraft, bis sie im Wege der Reichsgesetzgebung, die im speziellen Falle gemäß Art. 91 RV. den Erlaß von Verordnungen sanktioniert, abgeändert oder aufgehoben werden[50]).

Von dieser dem Reiche durch Art. 91 RV. erteilten Befugnis, die durch Verordnung vom 29. 10. 1920[51]) kraft der Ermächtigung des Art. 91 Satz 2 RV. an den Reichsverkehrsminister delegiert wurde, ist erst im Jahre 1928 durch den Erlaß der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung vom 17. 7. 1928[52]) Gebrauch gemacht worden. Ob bis dahin die nach Laband's wohl zutreffenden Ausführungen[53]) ungültige BO. von 1904 infolge nachfolgender Sanktionierung[54]) durch die Weimarer Reichsverfassung gegolten hat oder ob etwa die für die einzelnen Gesellschaften geschaffenen Bahnpolizeireglements[55]) weitergegolten haben, mag dahingestellt

---

[48]) Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl. S. 76 (Anm. 38a zu § 23 pr. EisGes.) und Eisenbahnrecht, 2. Aufl. 1928, § 45 S. 261.

[49]) Vgl. oben S. 24 Anm. 46.

[50]) So auch Anschütz, a. a. O. S. 76 (zu Art. 6).

[51]) RGBl. 1920/1859.

[52]) RGBl. 1928 II S. 641 ff., vgl. ferner die Abänderungs-Verordn. vom 29. 7. 1932 (RGBl. II S. 181 ff.).

[53]) Vgl. oben S. 21 Anm. 36.

[54]) Ob eine an sich ungültige Verordnung nach Beseitigung der Ungültigkeitsquelle gültig wird oder ob sie neu erlassen werden muß, ist bestritten. Hartmann, Beiträge zum Bahnpolizeirecht in ZVdEV. 1927/1350 gibt zwar zu, daß Art. 178 II/1 RV. auf die ungültige Verordnung nicht anwendbar ist, will aber in dem Erlaß von Ergänzungsverordnungen zu der BO. von 1904 am 23. 12. 1920 — RGBl. 1921/51 — eine stillschweigende Sanktionierung des alten Teiles sehen. Noch weiter geht v. Olshausen, a. a. O. S. 447 Anm. 5, der es zur Sanktionierung einer an sich ungültigen Verordnung für ausreichend hält, wenn sie die Stelle, die nunmehr zweifelsfrei das Verordnungsrecht hat, anerkennt. Letztere Meinung ist m. E. abwegig, da gerade von Seiten der Regierung die Gültigkeit der Verordnung niemals bezweifelt wurde, eine besondere Anerkennung daher gar nicht in Frage kommt. Aber auch ersterer Meinung ist m. E. nicht beizustimmen, da mit Rücksicht auf die Formenstrenge bei dem Erlaß von Verordnungen — ausdrückliche Verkündung im amtlichen Blatt — wohl eine ordnungsmäßige Neuverkündung der einzig richtige Weg sein dürfte, um die Ungültigkeit der Verordnung zu beseitigen.

[55]) Vgl. z. B. das Bahnpolizeireglement vom 2. 2. 1848 und das vom 28. 3. 1848 — MinBlinnVerw. 1848/135 ff., 175 ff. und das Bahnpolizeireglement auf den preuß. Staatsbahnen vom 27. 7. 1850 MinBlinnVerw. 1850/286 ff.

bleiben, da diese Frage mit der Einführung der Bau- und Betriebsordnung vom 17. 7. 1928 nur noch theoretischen Wert hat. Von da ab ist jedenfalls diese die maßgebende Rechtsquelle des (materiellen) Bahnpolizeirechts.

Auch auf dem Gebiete der Verwaltung brachte die Weimarer Verfassung einschneidende Aenderungen. Zwar blieb die Verwaltung des Eisenbahnwesens gemäß Art. 14 RV. grundsätzlich Landessache. Dieser Grundsatz wurde aber durch die Art. 89 ff., besonders aber durch die Art. 90, 95 RV. derart durchlöchert, daß die Feststellung dieses aus Art. 14 RV. zu ziehenden Schlusses fast nur noch theoretischen Wert hat.

Nach Art. 89/90 RV. in Verbindung mit dem Staatsvertrag vom 30. 4. 1920[56]) nahm das Reich sämtliche staatlichen Großbahnen in eigene Verwaltung und damit auch die Verwaltung der Bahnpolizei auf den staatlichen Strecken, da nach Art. 90 RV. alle früheren Landeshoheitsrechte auf das Reich übergingen, soweit die übernommenen Bahnen in Frage standen[57]). Sodann steht nach Art. 95 RV. in Verbindung mit § 13 des Staatsvertrages dem Reich die Aufsicht über die nicht vom Reiche verwalteten Großbahnen zu und somit auch die Verwaltungsaufsicht über die Bahnpolizeiverwaltungen dieser Gesellschaften. Denn Art. 95 RV. ist nicht in dem Sinne zu verstehen, daß dem Reiche nur eine Oberaufsicht über diese Bahnen zustehe nach Art der bisher vom Reichseisenbahnamt ausgeübten Aufsicht und gemäß des Gesetzes vom 3. 1. 1920[58]). Art. 95 RV. will vielmehr dem Reiche die ausschließliche Aufsicht über die privaten Großbahnen übertragen, so daß die Länderverwaltungen im Bereiche des Eisenbahnverwaltungswesens grundsätzlich keine Zuständigkeit mehr behalten, und die Sorge für die Beachtung ihrer Landesgesetze nunmehr auch von der Reichsaufsicht mit wahrgenommen wird[59]).

---

[56]) RGBl. 1920/773 ff.

[57]) Vgl. hierzu Anm. 46 auf S. 24 ff.

[58]) RGBl. 1920/13 f.

[59]) So allgemein herrschende Lehre und die Praxis der tatsächlichen Aufsichtsübung; vgl. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, II 4 zu § 1 des Gesetzes v. 3. 1. 20, S. 156. Haustein, a. a. O. S. 108, StGH. vom 18. 10. 24 in RGZ. 109/28. Die Ansicht dürfte zwar im Ergebnis richtig sein; immerhin ist aber dies Ergebnis nicht so selbstverständlich, wie es in der Praxis hingestellt wird, da der Wortlaut des Art. 95 RV. den beabsichtigten Ausschluß der Landesaufsicht nicht so deutlich wiedergibt, wie es wohl wünschenswert wäre. Hätte man in Art. 95 I RV. das Wort „nur" eingefügt, so könnten keine Zweifel entstehen; die gewählte Fassung macht aber die Bildung anderer Meinungen nicht unmöglich. M.W. ist jedoch die im Text vertretene Auffassung bisher noch unbestritten. Die „Verhandlungen der verfassunggebenden Nationalversammlung Band 336, Anlagen zu den stenographischen Berichten Nr. 391" — besonders Seite 337 — geben in dieser Hinsicht keine Auskunft, ebensowenig wie die Kommentare zur Reichsverfassung.

Nur eine, rein formale Berechtigung ist noch der Landesverwaltung geblieben: Dies ist das Recht, neu zu errichtenden privaten Großbahnen die Bahnpolizeiverwaltung übertragen zu können, — ein Recht, das als Ausfluß ihres Konzessionsrechtes anzusehen ist[60]). Denn es ist, wie schon oben[61]) erwähnt, Grundsatz, daß alles Reichsrecht durch die Länder ausgeführt wird, daß also grundsätzlich den Ländern die Verwaltungshoheit zukommt. Wendet man diesen Grundsatz auf das Bahnpolizeirecht an, so ergibt sich bei der Zusammenstellung der nach der RV. oder den Reichsgesetzen bestehenden Einschränkungen dieses Grundsatzes für das Bahnpolizeirecht folgendes Bild: Die Verwaltung der Bahnpolizei auf Staatsbahnen ist auf das Reich übergegangen, wobei auch neu zu errichtende Reichsbahnstrecken infolge ihrer Einheit mit den bereits vorhandenen mit ihrer Inbetriebnahme automatisch dieser Reichsbahnpolizeiverwaltung unterliegen, da das Bahnpolizeiverwaltungsrecht auf Staatsbahnen unter „Staatsbahnen" nicht die Summe der einzelnen Strecken versteht, sondern den Gesamtbegriff „Staatsbahn", zu dem auch die Befugnis gehört, das Liniennetz durch Neubauten oder Uebernahmen privater Gesellschaften beliebig erweitern zu dürfen. Und der Uebergang der Staatsbahnen auf das Reich ist folgerichtig ebenfalls in dem Sinne zu verstehen, so daß es keinen Bedenken unterliegt, daß auch diese neuen Reichsbahnstrecken der für die vorhandenen Reichsbahnstrecken geltenden Regelung unterliegen[62]). Sodann ist die Verwaltung der Bahnpolizei der privaten Gesellschaften gemäß Art. 95 RV. vom Reich zu beaufsichtigen, und auch neu zu errichtende private Großbahnstrecken unterliegen hinsichtlich ihrer Beaufsichtigung gemäß Art. 95 RV. der Reichsaufsicht. Nur müssen diese Gesellschaften erst die Handhabung der Bahnpolizei übertragen erhalten. Da aber gemäß Art. 90 RV. die Bahnpolizeihoheit dem Reiche nur insoweit zusteht, als die nach Art. 90 RV. selbst übernommenen Bahnen in Frage stehen[63]), also nur die Bahnpolizeihoheit auf den zu der Reichsbahn vereinigten Staatsbahnen, und da ferner gemäß Art. 95 RV. dem Reiche darüber hinaus nur die bahnpolizeiliche Verwaltungsaufsichtshoheit zusteht, ist die Bahnpolizeigewalt, insoweit die unmittelbare Verwaltung der Bahnpolizei auf den neu zu errichtenden privaten Großbahnen in Frage kommt, bei den Ländern geblieben. Hier hat nun Preußen nach § 23 seines Eisenbahngesetzes von 1838 sich zur Uebertragung dieser Verwaltung auf

---

[60]) Daß das Konzessionsrecht den Ländern noch zukommt, begründet eingehend das Urteil, des StGH. vom 18. 10. 1924, RGZ. 109/17 ff.; vgl. hierzu auch Haustein, a. a. O. S. 103 und S. 24 Anm. 46 dieser Arbeit, wo sich eine Zusammenstellung der Vertreter und Gegner dieser Entscheidung findet.

[61]) Vgl. oben S. 26 f.

[62]) M.W. ist diese Ansicht unbestritten.

[63]) Vgl. oben S. 24 Anm. 46.

die einzelnen Gesellschaften verpflichtet, so daß mit Erfüllung dieser Verpflichtung Preußens bahnpolizeiliche Rechte erschöpft sind. Preußen ist daher nur noch zur Schaffung der Bahnpolizeigewalt auf privaten Großbanken berechtigt, nicht aber mehr zur Verfolgung ihres weiteren Schicksals. Dies ist, wie oben erwähnt [64]), ein Ausfluß des ihm auch fernerhin noch zustehenden Konzessionsrechtes, — jedoch eine Berechtigung, die durch Art. 94 RV. zu einer rein formalen herabgedrückt worden ist, da das Reich zur Erteilung dieser Konzession seine Zustimmung geben muß, also hierdurch auf den Inhalt dieser Konzession maßgebenden Einfluß hat. Immerhin steht aber vom theoretischen Standpunkte aus Preußen und den übrigen Ländern auch heute noch das Recht (und in Preußen auch die Pflicht) zur Verleihung der Bahnpolizeiverwaltungshoheit an neue private Großbahnen zu, was zur Folge hat, daß § 23 pr. EisGes. auch heute noch nicht gegenstandslos geworden ist.

Art. 91 RV. sowie die in Ausführung dieses Artikels ergangene BO. von 1928 haben dagegen nichts mit der Regelung der bahnpolizeilichen Verwaltungsorganisation zu tun; Art. 91 RV. deckt nur die Befugnis zum Erlaß materiellen Bahnpolizeirechts, nicht aber die Befugnis, die Verwaltungsorganisation der Bahnpolizei abweichend von den oben entwickelten Grundsätzen regeln zu können.

An diesem durch die Reichsverfassung von 1919 in bahnpolizeilichen Angelegenheiten gesetzgebender wie verwaltender Art geschaffenen Rechtszustande hat die Nachkriegsgesetzgebung abermals Aenderungen vorgenommen durch das am 30. 8. 1924 erlassene Reichsbahngesetz [65]), das eine in Ausführung des Art. 92 RV. eingeführte und durch die Verordnung vom 12. 2. 1924 [66]) erlassene Zwischenlösung ablöste.

Für das Gebiet der Gesetzgebung brachte dieses Gesetz keine Besonderheit, da nach § 16 III RBG. die Deutsche Reichsbahngesellschaft der allgemeinen Gesetzgebung unterliegt, sofern ihr nicht durch das Reichsbahngesetz oder die Gesellschaftssatzung eine Vorzugsstellung eingeräumt worden ist. Weder das Reichsbahngesetz noch die Gesellschaftssatzung enthalten aber eine den Art. 91 RV. oder die BO. von 1928 einschränkende Bestimmung [67]), so daß also deren Vorschriften über die Angelegenheiten der Bahnpolizei auch für den Bereich der Deutschen Reichsbahngesellschaft maßgebend sind.

Wohl aber wurde durch dieses Gesetz die Verwaltung und damit auch die Bahnpolizeiverwaltung der 1920 verreichlichten

---

[64]) Vgl. oben S. 27.

[65]) Vgl. RGBl. 1924/272 ff., Teil II.

[66]) Vgl. RGBl. 1924/57 ff., Teil I.

[67]) Die Ansicht dürfte unbestritten sein, vgl. auch v. Olshausen, a. a. O. S. 447.

Staatsbahnen neu geregelt, indem diese einer besonderen, mit selbständiger juristischer Persönlichkeit ausgestatteten Gesellschaft des öffentlichen Rechts[68]) übertragen wurde, wobei zugleich gemäß § 31 dieses Gesetzes wieder die im Privatgroßbahnrecht bekannte Scheidung in Verwaltung und Verwaltungsaufsicht eingeführt wurde, die dem Reiche die Aufsicht darüber ermöglicht, daß diese Körperschaft die ihr übertragene Verwaltung gesetzmäßig wahrnimmt. Hiernach steht dem Reichsverkehrsminister neben der durch die Neuregelung unberührt gebliebenen bahnpolizeilichen Verordnungsbefugnis die bahnpolizeiliche Verwaltungsaufsicht über die verreichlichten Großbahnen zu und außerdem die nach Art. 95 RV. zu beurteilende Bahnpolizeiverwaltungsaufsicht über die privaten Großbahnen, die er aber nach seinen Erlassen vom 17. bzw. 27. September 1924[69]) in seinem Namen und unter seiner Aufsicht von Instanzen der neuen öffentlich-rechtlichen Körperschaft wahrnehmen läßt, so daß die Eisenbahnverwaltung des Reiches de facto heute in einer zentralen Aufsichtsinstanz erschöpft ist.

Die am 13. März 1930[70]) ergangene Neufassung des Reichsbahngesetzes bringt für das Bahnpolizeirecht nur unbedeutende formale Aenderungen.

Abschließend ist also als Ergebnis der bahnpolizeilichen Rechtsentwickelung festzustellen, daß dem Reichsverkehrsminister nach heutigem Rechte nur Rechte gesetzgebender Art sowie Verwaltungsaufsichtsrechte zukommen, daß die Bahnpolizeiverwaltung auf den verreichlichten Großbahnen der Deutschen Reichsbahngesellschaft zusteht, daß die Bahnpolizeiverwaltung auf den übrigen, also den nicht übernommenen (privaten) Großbahnen den einzelnen Gesellschaften unter oben beschriebener Aufsicht zusteht, und daß ferner den Ländern nur noch das Recht zusteht, die Verleihung der Bahnpolizeiverwaltungshoheit an neu errichtete private Großbahnen unter Zustimmung des Reiches (formaliter) aussprechen zu dürfen.

Die für die Beurteilung des heutigen Bahnpolizeirechts geltenden Rechtsnormen sind hiernach:

I. a) Art. 7 Ziff. 19, 89/96 RV.,
b) § 23 pr. EisGes.,
c) § 46 pr. EisGes.,

---

[68]) Dieser Charakter der Deutschen Reichsbahngesellschaft ist heute allgemein anerkannt, vgl. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, S. 26 Anm. 3 B.; vgl. ferner Anschütz, a. a. O. S. 391, v. Olshausen, a. a. O. S. 447, Lassar, Jahrb. öff. Recht 1926/198 ff. A. M. Müller die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-) Polizei in JW. 1930/2833.

[69]) RVBl. 1924/215, bzw. 223.

[70]) RGBl. II 1930/369 ff.

d) § 1 der allg. Bestimmungen über die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen vom 14. 11. 1867,

e) § 31 RBG.

als

Rechtsnormen, aus denen die Gesetzgebungs- bzw. die Verwaltungsbefugnisse des Reichsverkehrsministers, der Deutschen Reichsbahngesellschaft sowie der sonstigen Bahnverwaltungen abzuleiten sind.

II. Die auf Grund des Art. 91 RV. ergangene Eisenbahnbau- und Betriebsordnung von 1928

als

Grundlage des materiellen Bahnpolizeirechts.

III. 1. a) GeschAnweisung f. Amtsvorstände von 1928,
b) GeschOrd. der DRG. von 1924,
c) Beilage A hierzu,

2. Die entsprechenden Verwaltungsordnungen bei den einzelnen Privatbahngesellschaften

als

Grundlagen der bei den einzelnen Gesellschaften eingeführten bahnpolizeilichen Verwaltungsorganisation.

II. Teil:

System des Bahnpolizeirechts.

§ 3.

Inhalt und Umfang des Bahnpolizeirechts.

Wurden im ersten Teil dieser Arbeit die materiellen Rechtsquellen des Bahnpolizeirechts sowie die Unterlagen der bahnpolizeilichen Verwaltungsorganisation aufgezeigt, so sollen die folgenden Ausführungen hierauf eine systematische Darstellung des Bahnpolizeirechts aufbauen.

Trennt man zunächst wieder das Recht, d. h. die Rechtsnormen im Sinne eines materiellen Gesetzes, von seiner Verwaltung, d. h. der Sorge für die Beachtung des Rechtes, so ist nach obigen Ausführungen allein die auf Grund des Art. 91 RV. erlassene Eisenbahnbau- und -Betriebsordnung von 1928 geltende Grundlage des materiellen Bahnpolizeirechts und als solche der Ausgangspunkt folgender Betrachtungen.

Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung beginnt ihrem Inhalte nach mit allgemeinen Bestimmungen, gibt sodann Vorschriften für den Bau der Bahnanlagen sowie der Fahrzeuge und kommt dann im Abschnitt IV auf den Betrieb zu sprechen, wendet sich also in diesem Abschnitte mit betriebspolizeilichen Vorschriften an den Unternehmer selbst. Der Abschnitt V der BO. 28 mit der Ueberschrift „Bahnpolizei" enthält Bestimmungen über den Begriff und Umfang des Bahnpolizeirechts sowie über die Rechte und Pflichten der Bahnpolizeiexekutive. Der letzte Abschnitt der BO. 28 bringt Bestimmungen an das Publikum, stellt also eine in die BO. selbst mit aufgenommene und zur Handhabung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs erlassene Polizeiverordnung im Sinne des § 75 BO. dar, deren Uebertretung zum Einschreiten der Bahnpolizei berechtigen würde.

Wichtig für die Entwickelung des Begriffes und die Feststellung der Zuständigkeitsgrenzen der Bahnpolizei ist daher nur der Abschnitt V der BO. Er enthält drei Paragraphen, die §§ 74, 75, 76.

§ 74 bestimmt, wer als Bahnpolizeibeamter anzusehen ist und regelt dann in mehreren Abschnitten Einzelheiten über die Verpflichtung, Befähigung und Behandlung der Bahnpolizeibeamten durch die anstellende Behörde. Zur Klarstellung des Bahnpolizeibegriffs ist daher § 74 nicht verwendbar. § 74 I wird erwähnt werden müssen bei der Feststellung, wer als Bahnpolizeibeamter anzusehen ist; die übrigen Bestimmungen des § 74 haben aber in diesem System als interne Anordnungen, die nicht von der Bahnpolizei, sondern von der Aufsichtsbehörde überwacht werden, keine Bedeutung.

§ 75 ist die eigentliche Grundlage des Bahnpolizeirechts, da aus ihm der sachliche und örtliche Umfang der bahnpolizeilichen Zuständigkeit zu folgern ist. Für die Herausschälung des Bahnpolizeibegriffs interessiert aber nur Absatz 1; die übrigen Absätze (2—6) haben mit der Begriffsbestimmung nichts mehr zu tun, sondern zählen vielmehr die Rechte und Pflichten der Bahnpolizeibeamten im einzelnen auf. Man hätte ebenso gut die Absätze 2—6 dem § 74 anreihen können, wobei man dann zweckmäßigerweise den Rest des § 75, den Absatz 1, dem § 74 vorangestellt haben würde.

§ 76 verpflichtet die Bahnpolizeibeamten sowie die sonstigen Polizeibeamten zu gegenseitiger Unterstützung; er spricht aber die Unterstützungspflichten nicht generell aus, sondern regelt sie verschieden, je nachdem die Bahn- oder die sonstige Polizei in Frage steht. Wie auch die §§ 74, 75 2—6 hat auch § 76 mit der Entwickelung des Bahnpolizeibegriffs nichts zu tun, verdient aber Erwähnung bei der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei.

Für die Bestimmung des Bahnpolizeibegriffs bleibt also aus dem Abschnitt V der BO. nur § 75 Abs. 1 übrig. Hiernach umfaßt der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten, der zugleich zur Bestimmung des Amtsbereiches der Bahnpolizei überhaupt maßgebend ist, örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Gebiet der Bahnanlagen der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind. Der örtliche und der sachliche Amtsbereich der Bahnpolizei sind voneinander innerlich abhängig; bei Einschreiten der Bahnpolizei müssen beide Amtsbereiche berührt sein, wobei sich zunächst eine Prüfung des örtlichen Amtsbereiches empfiehlt[71]); denn ist die Bahnpolizei nicht einmal örtlich zuständig, dann erübrigt sich eine Prüfung der sachlichen Zuständigkeit. Anders umgekehrt: Ist die Bahnpolizei zwar örtlich zuständig, so ist damit noch nicht gesagt, ob die Bahnpolizei auch sachlich zuständig ist, da wohl Fälle denkbar sind, bei denen die Bahnpolizei zwar örtlich zustän-

[71]) So auch Mielck, a. a. O. S. 42.

dig sein könnte, bei denen aber ihre sachliche Zuständigkeit zu verneinen ist. Die örtliche Zuständigkeit läßt sich auch viel leichter abgrenzen als die sachliche; man könnte sich einen Zaun denken, der den örtlichen Zuständigkeitsbereich abgrenzte, indem man unter Benutzung der herrschenden Rechtsprechung und Rechtslehre die rein örtliche Grenze genau festlegen würde. Die sachliche Zuständigkeit ist dagegen ein gedanklicher Begriff, dessen genaue Kenntnis vom Exekutivpersonal verlangt werden muß.

Der Bahnpolizeibeamte muß sich also vor seinem Einschreiten zwei Fragen stellen:

1. Ist die mich zum Einschreiten veranlassende Störung auf Bahngebiet begangen?
2. Wenn ja, ist die Störung auch eine Störung gerade des Bahnbetriebs und -verkehrs?

Der örtliche Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfaßt gemäß § 75 BO. das gesamte Gebiet aller der BO. unterliegenden Bahnverwaltungen, bei denen Bedienstete, denen Bahnpolizeibeamteneigenschaft zukommt[72]), beschäftigt werden; diese sind also nicht auf das Gebiet der Verwaltung beschränkt, bei der sie angestellt sind, sondern können vielmehr auch im Gebiete anderer Bahnverwaltungen tätig werden, sofern sie nur im Augenblicke ihres Einschreitens dort tatsächlich, und zwar gerade im Dienstzweige ihres Hauptberufes beschäftigt sind[73]). Es ist also

---

[72]) Hierüber vgl. unten S. 49 ff.

[73]) Wenn Charitius in „Die Polizei" 1930/336 behauptet, daß jeder zum Bahnpolizeibeamten bestellte Reichsbahnbeamte befugt sei, im gesamten Bahngebiet der DRG. bahnpolizeilich einzuschreiten, so geht er einerseits zu weit, wenn er damit zum Ausdruck bringen will, daß es nicht darauf ankomme, ob er gerade in seiner sonstigen Diensteigenschaft tätig sei oder nicht. Müller in „Die Polizei" 1929/616 und Tejessy als Schriftleiter der Zeitschrift „Die Polizei" in seiner Anmerkung zum Aufsatz von Charitius 1929/337 stimmen der im Text vertretenen Ansicht zu. Andererseits beschränkt Charitius die Tätigkeit der Reichsbahnpolizeibeamten auf das Gebiet der DRG., wo sie doch nach dem klaren Wortlaut des § 75 BO. („beschäftigt" und nicht „angestellt" heißt es dort) auch auf dem Gebiet anderer Verwaltungen tätig werden dürfen, sofern sie nur dort tatsächlich beschäftigt sind. Vgl. hierzu Fritsch, Eisenbahngesetzgebung zu § 75 BO. Anm. 43 S. 329 und Fritsch, Eisenbahnrecht 1928 S. 264. Sind sie aber dort tatsächlich beschäftigt, und zwar gerade in dem Dienstzweige ihres Hauptberufes, z. B. als Lokomotivführer, so ist es, wenn wirklich einmal eine bahnpolizeiliche Aufgabe an sie herantritt, nicht notwendig, daß sie dann nur innerhalb des räumlichen Bereiches ihrer sonstigen dienstlichen Tätigkeit bahnpolizeilich tätig werden; vielmehr können sie dann innerhalb der gesamten Bahnanlagen tätig werden, sofern sie nur zum Zwecke des bahnpolizeilichen Einschreitens ihre hauptamtliche Tätigkeit unterbrechen müssen. Nur geht es nicht an, z. B. einen zum Bahnpolizeibeamten ernannten Lokomotivführer aus dem Lokomotivführerdienst herauszuziehen und nur als Bahnpolizeibeamten tätig werden zu lassen. So auch Tejessy in „Die Polizei" 1930/337 und Müller, a. a. O. S. 616. Daß ein Lokomotivführer nur in der Nähe der Lokomotive bahnpolizeilich tätig werden

bei der Abgrenzung der örtlichen Zuständigkeit der Bahnpolizei auf die tatsächliche Beschäftigung der Bahnpolizeibeamten im Bahngebiet, nicht aber auf ihr rechtliches Verhältnis zu irgend einer Verwaltung Gewicht zu legen.

Was zum Bereiche der Bahnanlagen gehört, ist durch Gesetz und Verordnung nicht festgelegt worden. Entscheidend hierfür ist die höstrichterliche Rechtsprechung, die sich in Anlehnung an die herrschende Verkehrsauffassung gebildet hat. Es gehören hierzu außer dem eigentlichen Bahnkörper — der Gleisanlagen, der Eisenbahnbrücken, der Dämme, Einschnitte usw. — auch die Bahnhöfe, und zwar auch die Teile eines Bahnhofes, die durch Sperren von den Bahnsteigen getrennt sind[74]); ferner die Bahnhofsvorplätze[75]) und Zufahrtsstraßen[76]), soweit sie nach Art ihrer Lage zum Bahnkörper als Teile der Bahnanlage anzusehen sind. Auch schienengleiche Wegeübergänge[77]) zählen zum Bahngebiet, ebenso die von Nebenbetrieben[78]) benutzten Räume, wobei als Nebenbetriebe gelten erstens die von den Bahnverwaltungen zur Erzeugung eigenen Stroms, Wassers, Gases usw.[79]) errichteten Räumlichkeiten und zweitens die zur Erfrischung und Versorgung des Publikums mit Reisebedürfnissen errichteten Anlagen, wie Bahnhofswirtschaften, Toilettenanstalten, Verkaufsstellen, Friseurläden usw.[80]). Hierbei ist zu beachten, daß bei allen genannten Bahnanlagen nicht die Eigentumsverhältnisse, sondern ihre

---

dürfe (!), hat Müller nie behauptet, wie Charitius, a. a. O. S. 336 irrtümlicherweise schreibt. Der Ausdruck „Dienstbezirk" in § 75 BO. ist nicht derartig wörtlich aufzufassen. Vgl. ferner Hertel, a. a. O. S. 46, Hartmann, a. a. O. S. 64.

[74]) Vgl. hierzu Schunck, Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen, S. 4 5, der in dieser Beziehung eine ausführliche Darstellung gibt. Vgl. ferner v. Olshausen, a. a. O. S. 448 und 484, Hertel, a. a. O. S. 57, OVG. 32 219 (223), OVG. 56 343, OVG. 63/453, OVG. 69/311.

[75]) Vgl. KG. in ZVdEV. 1930/302 f.

[76]) Vgl. EE. 7 421, EE. 28 50, Arch. f. EisWes. 1911 550 ff. (553), EE. 8/36, OVG. 23/374, v. Olshausen, a. a. O. S. 484.

[77]) Vgl. OVG. 38/261 ff., Arch. f. EisWes. 1899/1383, Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, zu § 23 pr. EisGes. Anm. 39a S. 77, Schunck, a. a. O. S. 5.

[78]) Vgl. Schunck, a. a. O. S. 11, Oesterlen, Beitrag zur Auslegung des § 6 GewOrdn., in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1901 S. 485 ff. RGZ. 8/150 f.

[79]) Vgl. Schunck, a. a. O. S. 11, Fritsch, Eisenbahngesetzgebung zu § 6 GewOrdn. Anm. 3 S. 6, Landmann, Komm. zur GewOrd. Anm. 10 zu § 6 S. 107, OLG. Frankfurt in Arch. f. EisWes. 1902 1353, OLG. Stuttgart in ZVdEV. 1903 388 f., KG. in EE. 21 375, OLG. Köln in EE. 24/357, RAG. in EE. 48/343.

[80]) Vgl. Schunck, a. a. O. S. 11 f., Fritsch, Eisenbahngesetzgebung zu § 6 GewOrdn. Anm. 4 H. S. 8, der eine erschöpfende Aufstellung der gesamten Literatur und Rechtsprechung zu der Frage, ob derartige Hilfsbetriebe zu der Bahnanlage gehören oder nicht, bringt. Auf diese Aufstellung sei hier verwiesen.

Zweckbestimmung[81]) maßgebend ist. Nicht zu den Bahnanlagen gehören die nicht unmittelbar dem Bahnbetrieb oder den Verkehrsbedürfnissen dienenden Anlagen der Bahnverwaltungen[82]), mögen sie auch im Eigentum dieser stehen oder nicht. Hier sind zu nennen die Verwaltungsgebäude der Bahnverwaltungen[83]), ihre Beamtensiedlungskolonien[84]), etwaige von ihr in den Stadtzentren unterhaltene Reisebüros, die zwar den Verkehrsbedürfnissen dienen, aber infolge ihrer weiten Entfernung vom Bahngebiet den Zusammenhang mit diesem verloren haben und daher nicht als unmittelbarer Teil der Bahnanlage, sondern lediglich als verkehrsfördernde Einrichtung anzusehen sein dürften. Denn der Begriff der Bahnanlage erfordert zwar nicht eine innige Verbundenheit sämtlicher Teile dieser Anlage, wohl aber einen gewissen räumlichen Zusammenhang[85]), bei dessen Fehlen der Verkehrsgebrauch die Zugehörigkeit des betreffenden Teiles zu der sonstigen Anlage verneint. Soweit natürlich dieser räumliche Zusammenhang gewahrt bleibt, können auch Reisebüros zu dem der Bahnpolizei unterliegenden Amtsbereich gehören, wie z. B. das Reisebüro der MER im Potsdamer Bahnhof zu Berlin. Nach Machate[86]) gehören Werkstättenbetriebe nicht zu den Bahnan-

---

[81]) So OVG. 23/374 f., OVG. 32/223; die in diesen Entscheidungen vertretene Auffassung wurde herrschende Lehre, vgl. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung zu § 23 pr. EisGes. Anm. 39 a S. 77, Schunck, a. a. O. S. 5, Machate, a. a. O. S. 636 f., v. Olshausen, a. a. O. S. 448, Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, 3. Aufl. 1931 S. 244.

[82]) So auch Machate, a. a. O. S. 637.

[83]) Vgl. Sarter-Kittel, a. a. O. S. 244.

[84]) Vgl. Machate, a. a. O. S. 637, Sarter-Kittel, a. a. O. S. 244.

[85]) Ueber die Frage, ob derartige Reisebüros noch zu dem Begriff der Bahnanlage zu rechnen sind, findet sich in der Literatur nichts. M. E. dürfte jedoch der im § 97 BGB. entwickelte Begriff des Zubehörs als allgemeiner Rechtsgedanke auch hier, — obzwar im öffentlichen Rechte — anwendbar sein, der ein gewisses räumliches Verhältnis zur Hauptsache erfordert. Vgl. hierzu Bühler, Lehrbuch des Steuerrechts, Bd. I, Berlin 1927 S. 248, der für den Begriff des Zubehörs im Steuerrecht ebenfalls die Bestimmungen des BGB. heranzieht, wenn er auch gerade als Folge des im Steuerrecht erweiterten Sachbegriffs (auf Rechte usw., vgl. S. 242) die Voraussetzung des räumlichen Verhältnisses zur Hauptsache im Steuerrecht für nicht erforderlich erachtet; dies beruht jedoch auf steuerlichen Besonderheiten. Tatsache bleibt, daß auch Bühler die Bestimmungen des BGB. im Steuerrecht, also im öffentlichen Rechte, für nicht bedeutungslos erklärt. Auch die Entscheidung des OLG. Köln vom 5. 10. 1907 in EE. 24/358 stellt es auf diesen räumlichen Zusammenhang ab. Ebenso dürfte wohl auch der von Machate, a. a. O. S. 637 und von Sarter-Kittel, a. a. O. S. 244 verwendete Ausdruck „Zugehörigkeit" in diesem Sinne zu verstehen sein.

[86]) A. a. O. S. 637; wie im Text dieser Arbeit auch Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, zu § 6 GewOrdn. Anm. 3 S. 6, Schweitzer, a. a. O. S. 19, OLG. Frankfurt in Arch. f. EisWes. 1902/1352, KG. in EE. 21/375, OLG. Köln in EE. 24/357, RAG. in EE. 48/343.

lagen, da die eigene Vornahme von Reparaturen durch die Bahnverwaltungen nicht einmal mittelbar mit dem Transportgeschäft zusammenhänge. M. E. ist diese Auffassung zu engherzig, da sie vergißt, daß die betreffenden Reparaturwerkstätten auf die speziellen Bedürfnisse der Bahnverwaltungen eingestellt sind, wie es bei Vergebung der betreffenden Arbeiten an fremde Unternehmer wohl schwerlich der Fall sein wird, es sei denn, daß diese fremden Unternehmer ihre Werkstätte eigens für den Bahnbetrieb eingerichtet haben. Dann ist aber auch dieser Betrieb als Teil der Bahnanlage anzusehen, da ja nur die Zweckbestimmung, nicht aber die Eigentumsverhältnisse ausschlaggebend sind[87]). Ferner vergißt die oben erwähnte Auffassung, daß zu jedem Betrieb auch die gewöhnliche Unterhaltung gehört, so daß m. E. auch die Zugehörigkeit der Werkstättenbetriebe zu der Bahnanlage zu bejahen wäre.

Ist die örtliche Zuständigkeit zu bejahen, so darf der Bahnpolizeibeamte auch innerhalb dieser örtlichen Grenzen nur dann einschreiten, wenn auch die zweite Frage zu bejahen ist, wenn also eine Maßnahme gerade zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen notwendig wird. Als derartige Polizeiverordnungen sind der Abschnitt VI der BO. 28 anzusehen und ferner die §§ 15—17, 20, 21, 25—27 der Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928[88]). Damit ist die Zahl der für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen erschöpft. Namentlich sind alle orts-, kreis- und provinzialpolizeilichen Verordnungen ungültig[89]), die auf das Eisenbahnwesen Bezug haben, und seit 1919 auch nach 1919 etwa erlassene Polizeiverordnungen des pr. Ministers für Handel und Gewerbe[90]) gemäß § 136 LVG. bzw. § 25

---

[87]) Vgl. S. 35 Anm. 81 dieser Arbeit.

[88]) Daß die im Text genannten Paragraphen der EVO. als Polizeiverordnungen im Sinne des § 75 I BO. anzusehen sind, ist herrschende Ansicht; vgl. v. Olshausen, in ZVdEV. 1929 482 f. (eingehend), Kröner, „Bahnpolizei" in Eisenbahnkunde, Jahrg. 1924 S. 186, Blume-Weirauch, Komm. zur Verkehrsordnung zu den §§ 16—18, 21, 22, 27—29 Seiten 110, 112, 114, 119, 129, 134; Eger, Komm. zur Verkehrsordnung, S. 33, Fritsch, Eisenbahnrecht, 1928 S. 261, Schweitzer, a. a. O. S. 17, Hertel, a. a. O. S. 16.

[89]) Derartige Verordnungen sind von jeher ungültig gewesen, da, wenn überhaupt Platz zu einer landesrechtlichen Regelung war, gemäß § 136 LVG. der Minister der öffentlichen Arbeiten allein zuständig gewesen wäre; vgl. auch Eger, Handbuch des Eisenbahnrechts 1896 II. Teil § 44 S. 41.

[90]) Als Nachfolger des Ministers der öff. Arb. soweit überhaupt noch eine Zuständigkeit des Landes in Eisenbahnfragen in Betracht kommt; vgl. pr. Gesetz vom 15. 8. 1921 (pr. GesSamml. 1921/487), Fritsch, Eisenbahngesetzgebung zu § 1 pr. EisGes. Anm. 4, S. 70.

PVG.[91]), da eine Zuständigkeit von Landesministern zum Erlaß von Bahnpolizeiverordnungen überhaupt nicht mehr[92]) in Frage kommt. Wenn derartige Polizeiverordnungen in der Praxis dennoch angewendet werden, so geschieht dies nur kraft reichsrechtlicher Duldung[93]). Auch die allgemeinen Vorschriften der Bahnverwaltungen im Sinne des § 77 BO. stellen keine selbständig zu erwähnenden bahnpolizeilichen Verordnungen dar[94]), sie füllen nur die Blankettnorm des § 77 BO. aus und sind mit Erwähnung des § 77 BO. an dieser Stelle genügend erörtert.

Sieht man sich diese Bahnpolizeiverordnungen näher an, so interessiert zur Festlegung der bahnpolizeilichen Zuständigkeit im Rahmen dieses Systems allein § 77 BO., während alle anderen Vorschriften zusammenhanglose Einzelbestimmungen sind, deren Aufzählung durch einen Hinweis auf die betreffenden Verordnungen ersetzt werden kann. § 77 BO. bringt aber die Gedanken des früheren § 10 II 17 ALR. und jetzigen § 14 PVG.[95]) in bahnpolizeilichem Gewande wieder und stellt somit das notwendige Bindeglied zwischen dem allgemeinen Polizeibegriff und dem Bahnpolizeibegriff dar.

Die Aufgaben der Bahnpolizei sind hiernach grundsätzlich dieselben wie die der allgemeinen Polizei, nur muß die betreffende polizeiliche Handlung notwendig werden speziell im Interesse des Bahnverkehrs oder -betriebes. Ist dies der Fall, so

---

[91]) § 25 PVG. ist seit dem 1. X. 1931 (§ 79 PVG.) an die Stelle des § 136 LVG. getreten und hat im Gegensatz zur früheren Zuständigkeitsregelung ein allgemeines Ministerverordnungsrecht eingeführt, vgl. hierzu Schäfer, Wichards, Wille, Komm. zum PVG. S. 93. Diese Aenderung des Landesrechts ist jedoch für das Bahnpolizeirecht bedeutungslos, vgl. oben S. 24 mit Anm. 46.

[92]) Vgl. oben S. 24 Anm. 46.

[93]) Es handelt sich hier um die Duldung einer ungültigen Verordnung, was wohl zu unterscheiden ist von der Duldung eines Landesgesetzes über einen Gegenstand, der nach Inkrafttreten des Landesgesetzes der ausschließlichen Reichsgesetzgebungskompetenz zugeteilt wurde, was Anschütz, a. a.O. zu Art. 6 S. 76 mit „Rezeption landesrechtlicher Normen" bezeichnet. Diese „Rezeption landesrechtlicher Normen" ist im vorliegenden Falle höchstens analog anwendbar und im übrigen sehr problematisch, da vor Gericht die Ungültigkeit jederzeit beachtet werden müßte. So hält z. B. die Praxis die Verordnung des Oberpräsidenten der Provinz Pommern über das Befahren von schienengleichen Ueberwegen durch Dampfpflüge usw. vom 27. 6. 1916 — Amtsblatt der kgl. Regierung zu Stettin 1919/224, 231 f. für geltendes Recht.

[94]) A. M. Kröner, Bahnpolizei in „Eisenbahnkunde" 1924/196. Wie im Text auch Fritsch, Eisenbahnrecht 1928 S. 261.

[95]) § 10 II 17 ALR. ist durch § 14 PVG. vom 1. 6. 1931 — pr. GesSamml. 1931/77 ff. abgelöst und aufgehoben worden, vgl. § 79 IIa PVG. Eine sachliche Aenderung ist hierdurch jedoch nicht eingetreten; § 14 PVG. gibt den Sinn des § 10 II 17 ALR. in einer etwas präziser gefaßten Form wieder, wie er sich im Laufe der Zeit durch Rechtslehre und Rechtssprechung herausgebildet hatte. So auch Schweitzer, a. a. O. S. 9.

hat die Bahnpolizei durch ihre Beamten gemäß § 75 BO. für die Beachtung dieser Anordnungen die notwendigen Maßnahmen zu treffen, mit den Worten des § 14 PVG. also, im Rahmen der Gesetze und Vorschriften die nach pflichtmäßigem Ermessen notwendigen Maßnahmen zu treffen, um von der Allgemeinheit oder den einzelnen Mitgliedern derselben Gefahren abzuwehren, durch die auf Bahngebiet die Sicherheit oder Ordnung des Bahnbetriebes oder -verkehrs bedroht wird[96]). Soweit daher die Tätigkeit der Bahnpolizei von der Tätigkeit der allgemeinen Polizei nicht abweicht, genügt zur Auslegung des Bahnpolizeibegriffs an dieser ‚Stelle eine Verweisung auf die Auslegung des allgemeinen Polizeibegriffs. Hier sollen nur die Besonderheiten des Bahnpolizeirechts erörtert werden, die außer der örtlichen Begrenzung darin bestehen, daß die betreffende polizeiliche Maßnahme erforderlich werden muß gerade im Interesse des Eisenbahnbetriebs oder -verkehrs. Es muß sich also um die Verhütung bzw. die Beseitigung einer Störung handeln, die die Sicherheit und Ordnung gerade des Bahnbetriebes gefährdet. Ist nur die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet, ohne daß damit zugleich der Bahnbetrieb gestört wird, so gehört die Beseitigung dieser Störung nicht mehr zu den Aufgaben der Bahnpolizei, sondern zu denen der allgemeinen Polizei[97]).

---

[96]) Auch Hartmann, a. a. O. S. 25 bezieht sich zur Definition des Bahnpolizeibegriffs auf den früheren § 10 II 17 ALR.

[97]) So auch Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, zu § 75 BO. Anm. 41 S. 329, Fritsch, Eisenbahnrecht S. 263, Müller, Ist das Reichsbahngebiet für den polizeilichen Sicherheitsdienst exterritorial? in „Die Polizei“ 1929/616, Müller, Die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-) Polizei in JW. 1930 2834. Die Bemerkung von Fritsch, Eisenbahngesetzgebung S. 329 kann Anlaß zu Mißverständnissen geben, da er schreibt: „Zu den Polizeiverordnungen im Sinne des § 75 BO. gehört § 10 II 17 ALR“. Das ist richtig; wie oben im Text ausgeführt, aber nur im Rahmen der Beschränkung auf den örtlichen und sachlichen Amtsbereich der Bahnpolizei, wie auch Fritsch auf Seite 329 3 Anmerkungen vorher selbst ausgeführt hat. Diese Anwendbarkeit des § 10 II 17 ALR. ist schon länger anerkannt, vgl. RGSt. 44/374, und scheint Anlaß zu Mißverständnissen gegeben zu haben. So geht Charitius, in JW. 1931/845 m. E. zu weit, wenn er sagt, „die Fürsorge für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne des § 10 II 17 ALR. obliege auf Bahngebiet der Bahnpolizei“, und weiter auf Seite 846 daselbst ausführt, daß „für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Sinne des § 10 II 17 ALR. auf Bahngebiet lediglich die Bahnpolizei zuständig sei“. Charitius vergißt hier die Beschränkung auch des sachlichen Amtsbereiches, zu dem die Wahrnehmung des § 10 II 17 ALR. nur insoweit gehört, als die Sicherheit und Ordnung innerhalb des Bahngebietes und im Bahnverkehr in Frage steht. Nicht jede Ordnungswidrigkeit auf Bahngebiet ist geeignet, auch auf den Bahnbetrieb störend einzuwirken, wie auch im Text weiter unten eingehend ausgeführt wird und wie Müller richtig ausführt in seinem Aufsatz in der Zeitschrift „Die Polizei“ 1929/616. Eigenartigerweise gibt Charitius unmittelbar nach Aufstellung seiner oben ausgeführten Schlußfolgerungen selbst zu, daß die Polizei „daneben“ selbständige Aufgaben „auf Bahngebiet“ haben könne.

Hierbei ist eins zu beachten: Nicht jede Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet ist auch zugleich eine Störung des ordnungsmäßigen Bahnbetriebes; denn es ist wohl denkbar, daß sich ein Vorgang absolut ordnungsmäßig vom Standpunkte der Bahnpolizei aus abspielt, daß aber trotzdem die öffentliche Sicherheit und Ordnung gestört ist. Ein Beispiel beweist dies: Ein starker Trupp einer radikalen Partei sammelt sich in völliger Ruhe auf dem Bahnhof einer Kleinstadt, um mit dem nächsten Zuge zur Teilnahme an größeren Unruhen zur nächsten Großstadt zu fahren. Alle haben ordnungsmäßig Fahrkarten und warten wie alle anderen Fahrgäste, über den Bahnhof verstreut, in Parteiuniform auf den Zug. Der Bahnverwaltung können sie als Fahrgäste nur willkommen sein; die Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes stören sie in keiner Weise. Wohl aber stören sie die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch das etwa verbotene Tragen der Parteiuniform[98]) und bedrohen fernerhin die Sicherheit und Ordnung der nächstgelegenen Großstadt, da die Gefahr des Aufruhrs mit ihrem Erscheinen, das als Verstärkung der Opposition in der betreffenden Stadt gewertet werden muß, in dieser Stadt naturgemäß wächst. Andere Polizeizweige, und zwar wegen der Uebertretung des Uniformverbotes die kleinstädtische Ortspolizei und wegen der drohenden Unruhen die politische Landespolizei, müssen aber zur Aufrechterhaltung des polizeimäßigen Zustandes bestimmte Maßnahmen ergreifen, — nicht aber die Bahnpolizei, deren sachlicher Zuständigkeitsbereich nicht berührt wird. Der Bahnpolizeibeamte wird also immer zu prüfen haben, ob der Anlaß seines Einschreitens ein spezifisch bahnpolizeilicher ist, — ob also die Sicherheit und Ordnung gerade des Bahnbetriebes oder -verkehrs in irgendeiner Weise gefährdet oder gestört ist.

Es müssen jedoch nicht alle Gründe, die ihn zum Einschreiten bewegen, typisch bahnpolizeilicher Art sein; es genügt vielmehr, wenn der Bahnpolizeibeamte feststellt, daß er zur Aufrechterhaltung der bahnpolizeilichen Sicherheit und Ordnung einzuschreiten Anlaß hat[99]); sind gleichzeitig damit andere als bahnpolizeiliche Interessen gefährdet, so hindert dies nicht sein Einschreiten; er kann diese Interessen mit wahrnehmen,

---

Sind denn das nicht auch Aufgaben im Sinne des § 14 PVG.? — Vgl. Charitius, in JW. 1931/846. Denselben Fehler wie Charitius macht auch v. Olshausen in ZVdEV. 1929/448.

[98]) Das Beispiel setzt ein Parteiuniformverbot voraus und hat daher seit Aufhebung des Uniformverbotes nur rein theoretische Bedeutung.

[99]) Das ist als Ergebnis höchstrichterlicher Rechtsprechung heute allgemein anerkannt; herausgearbeitet hat diesen Gedanken das OVG. in seiner Entscheidung vom 29. 9. 1892 (Kamptz, Rechtsprechung des pr. OVG. Bd. IV S. 786). Das Schrifttum verwendet diesen Gedanken, vgl. v. Olshausen, in ZVdEV. 1929/484, Machate, in ZVdEV. 1928/638; vgl. auch OVG. vom 7. 3. 1899 in ArchEisWes. 1899/1381.

wenn nur der Anlaß seines Einschreitens bahnpolizeilicher Art ist. Von einer Exterritorialität des Bahngebietes in Polizeiangelegenheiten kann keine Rede sein und ist auch etwas derartiges m. W. niemals behauptet worden [100]). Nur darf der auf Bahngebiet tätig werdende Beamte der allgemeinen Polizei als Anlaß seines Einschreitens keine Störung des Bahnbetriebes ansehen, da innerhalb seines Amtsbereiches jeder Polizeizweig ausschließlich zuständig ist, und kein Polizeizweig dem anderen über- oder untergeordnet ist [101]). Wie es aber für das Tätigwerden des Bahnpolizeibeamten genügte, daß der Anlaß seines Einschreitens typisch bahnpolizeilicher Art war, so muß man auch umgekehrt der sonstigen Polizei das gleiche Recht zubilligen und es als ausreichend ansehen, daß der Anlaß des Einschreitens der sonstigen Polizei keine Störung oder drohende Störung gerade des Bahnbetriebes oder -verkehrs ist; ist jedoch der Anlaß des Einschreitens anderer Art, so ist auch hier wohl denkbar, daß nebenher bahnpolizeiliche Interessen mitwahrgenommen werden.

Kommt man nach diesen Ausführungen zu dem Ergebnis, daß die Bahnpolizei örtlich und sachlich zuständig sei, so ist damit die alleinige Zuständigkeit der Bahnpolizei gegeben, wie umgekehrt die örtliche und sachliche Unzuständigkeit der Bahnpolizei die alleinige Zuständigkeit der allgemeinen Polizei begründet. Hiernach sind alle Grenzfragen zwischen beiden Polizeizweigen zu entscheiden. Und ist es im Einzelfalle nicht von vornherein festzustellen, ob und welch Anlaß zum Einschreiten vorhanden ist, so muß man der allgemeinen Polizei zur Ausübung ihrer Pflichten auch auf Bahngebiet — etwa im Wartesaale — das Recht zuerkennen, die notwendigen Kontrollen vornehmen zu können, um polizeiwidrige Zustände pflichtgemäß verhüten zu können [102]). Es ist nämlich denkbar, daß ein bestimmter Vorgang vom Standpunkt der Bahnpolizei zwar polizeimäßig, vom Standpunkt der allgemeinen Polizei aber polizeiwidrig ist [103]). Dann geht es m. E. aber nicht an, bei Vorhandensein nur der rein örtlichen Zuständigkeit der Bahnpolizei der allgemeinen Polizei die Vornahme der zur Ausübung ihrer Pflichten notwendigen Kontrollen versagen zu wollen, da dies einer Behauptung der bahnpolizeilichen Exterritorialität gleichkäme, deren Aufstellung gerade von seiten der bahnseitig interessierten Literatur strikte-

[100]) So auch Charitius, ist das Reichsbahngebiet für den polizeilichen Sicherheitsdienst exterritorial? in „Die Polizei“ 1930/336, Machate, in ZVdEV. 1928/638.

[101]) Vgl. oben S. 18 Anm. 26 und S. 19.

[102]) Vgl. hierzu auch OVG. 85/434 ff. (440).

[103]) Der umgekehrte Fall, daß ein Vorgang zwar allgemein Polizeimäßig, aber bahnpolizeiwidrig ist, ist undenkbar, da jede Störung des Bahnbetriebes zugleich als Störung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung anzusehen ist, zu deren Beseitigung nur die allgemeine Polizei unzuständig ist.

stens abgelehnt wird. So müßte z. B. m. E. den Beamten der allgemeinen Polizei das Recht zuerkannt werden, im Wartesaal nach Eintritt der nach Ortspolizeirecht zu bestimmenden Polizeistunde die Kontrollen vorzunehmen, die notwendig sind, um ihre Uebertretung durch unentwegte Zecher zu verhindern, wenn nicht für diesen Fall durch § 27 Ziff. 3 Gaststättengesetz[104]) eine besondere Vorschrift geschaffen worden wäre, die die Unanwendbarkeit der Vorschriften über die Polizeistunde, die sich aus § 14 dieses Gesetzes ergeben, ausdrücklich ausspricht[105]). Daß auch im Bereiche der Bahnanlagen Fälle denkbar sind, die ein Tätigwerden der allgemeinen, nicht aber der Bahnpolizei erforderlich machen, hat auch der Gesetzgeber zu erkennen gegeben mit der Schaffung des § 76 BO., der überflüssig wäre, wenn ein Auftreten der allgemeinen Polizei auf Bahngebiet undenkbar wäre. Dieser § 76 BO. verpflichtet die beiderseitigen

---

[104]) RGBl. I 1930/146 ff.

[105]) Die bisherige Literatur ist erschienen vor Inkrafttreten des Gaststättengesetzes vom April 1930. Sie kommt trotzdem zu demselben Ergebnis wie der Verfasser in vorliegender Arbeit, jedoch unter Begründungen, die im Widerspruch mit den Ausführungen auf Seite 40 dieser Arbeit stehen. So hält Machate, a. a.O S. 641 auch vor Erscheinen des Gaststättengesetzes jegliche Wartesaalkontrolle nach Polizeistunde durch die Ortspolizei für unmöglich. Er schreibt: „Da jedoch der etwa kontrollierende Beamte der allgemeinen Polizei von vornherein nicht feststellen kann, ob er einen Reisenden oder Nichtreisenden vor sich hat, so ist seine Befugnis (sc. zum Einschreiten im Wartesaal) ohnehin wertlos." Wieso kann er dies nicht feststellen? Etwa weil bei Tage unter anderen sachlichen Voraussetzungen die Bahnpolizei befugt ist, darüber zu entscheiden, inwieweit Nichtreisende sich im Wartesaal aufhalten dürfen? (z. B. weil die Gefahr besteht, daß eine zu große Zahl von Nichtreisenden den Reisenden einen Aufenthalt im Wartesaale unmöglich macht.) Machate vergißt m. E. neben dem örtlichen Zuständigkeitsbereich auch den sachlichen zu prüfen. Wie Machate auch Fritsch, Eisenbahngesetzgebung zu § 6 GewOrd. Anm. 4 H. S. 8, der die Frage der Konzessionspflicht und die Polizeistundenfrage für Bahnhofswirtschaften einheitlich behandelt wissen will. M. E. sind diese beiden Fragen streng zu trennen. Die Frage der Konzessionspflicht ist gewerbepolizeilicher Art und kann für die ganze Bahnhofswirtschaft naturgemäß nur einheitlich beantwortet werden, und zwar m. E. im Sinne von Fritsch's Ansicht, daß die Bahnhofswirtschaft ein Nebenbetrieb der Bahn sei und es gleichgültig sei, ob sie auch von Nichtreisenden oder sogar fast nur von Nichtreisenden besucht werde oder nicht. (A. M. OVG. 80/365 ff.; über die gesamte Frage vgl. ferner die bei Fritsch, a. a. O. S. 8 zitierte Rechtsprechung, die übrigens in sich nicht einheitlich ist.) Die Frage der Polizeistunde und ihrer Uebertretung fällt aber in den Zuständigkeitsbereich der allgemeinen Polizei und kann, anders wie die Frage der Konzessionspflicht, bei der man sich ein für alle Mal klar sein muß, ob das Lokal konzessionsbedürftig ist oder nicht, wohl von Fall zu Fall entschieden werden. So auch RGSt. 37/263 ff., OLG. Rostock in EE. 46/260. Warum soll nicht die allgemeine Polizei auch auf Bahngebiet Polizeistundenübertretungen verhindern können, ist denn das Bahngebiet exterritorial? Bezüglich der Polizeistundenfrage wie hier im Ergebnis auch Müller, ist das Reichsbahngebiet für den polizeilichen Sicherheitsdienst exterritorial? in „Die Polizei" 1929/615 ff. — Erst das neue Gaststättengesetz hat den Streit zu Gunsten der Eisenbahnen beendet.

Polizeibeamten zu gegenseitiger Unterstützung für den Fall des Ersuchens durch den anderen Polizeizweig, soweit es ihre sonstigen Dienstpflichten zulassen. Wer ersucht wird und daraufhin einschreitet, handelt sodann im Namen des anderen und untersteht insoweit auch den Anordnungen des anderen, wie andererseits der ersuchende Teil auch die Verantwortung allein zu tragen hat. Wer ersuchen kann, ergibt sich aus obigen Ausführungen; es ist also in jedem Einzelfall vorher zu prüfen, ob der eine polizeiliche Maßnahme notwendig machende Vorfall sich erstens auf Bahngebiet abgespielt hat und zweitens auch den Bahnbetrieb beeinträchtigt hat oder beeinträchtigt.

Hiernach ist auch der Fall auf dem Bahnhof Essen-Hügel gelegentlich des ägyptischen Königsbesuches zu entscheiden, bei dem beide Polizeizweige die Zuständigkeit zu den Absperrungsmaßnahmen für sich in Anspruch nahmen, und der ein gutes Beispiel bildet für die richtige Abgrenzung beider Polizeizweige voneinander: Den persönlichen Schutz von Staatsoberhäuptern hat die sonstige Polizei zu übernehmen, da die Verhütung von Angriffen auf derartige Personen nichts mit der Sorge für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes zu tun hat, es sei denn, daß ein Anschlag auf den Sonderzug des betreffenden Staatsoberhauptes zu verhüten ist, dessen Erfolg zugleich den Bahnbetrieb empfindlich stören würde, so daß in diesem Fall auch die Bahnpolizei einzuschreiten veranlaßt wäre. Soweit es sich aber nicht um die Verhütung eines Eisenbahnattentates, sondern um den allgemeinen Schutz des betr. Staatsoberhauptes handelt, ist die sonstige Polizei (Abt. politische Polizei) zuständig, da die Ausübung eines derartigen Schutzes generell, d. h. nicht nur auf Bahngebiet, erfolgen muß und daher nicht typisch bahnpolizeilicher Art ist[106]). Die politische Polizei hat also die Wahrnehmung des persönlichen Schutzes des betr. Staatsoberhauptes zu beanspruchen; der Bahnpolizei bleibt es überlassen, bei derartigen Gelegenheiten dafür zu sorgen, daß etwa durch Massenansammlungen auf Bahngebiet gelegentlich eines solchen Besuches nicht zugleich eine Störung des Bahnbetriebes verursacht wird; sie hat also für die ordnungsmäßige Abwickelung des Bahnbetriebes während des Verweilens von prominenten Persönlichkeiten auf Bahngebiet zu sorgen, während der persönliche Schutz dieser betr. Personen der sonstigen Polizei überlassen bleiben muß[107]).

Ist aber wirklich die Zuständigkeit der Bahnpolizei festzustellen, so ist es dann gleichgültig, gegen wen der Bahnpolizei-

---

[106]) Die Möglichkeit des Tätigwerdens der politischen Polizei auf Bahngebiet gibt auch Charitius in „Die Polizei" 1930 336 zu, der doch in dem Streit Essen-Hügel im gegenteiligen Sinne tätig war. Richtig Müller in JW. 1930/2833 ff. und in „Die Polizei" 1929/65 ff.

[107]) Zu dem gleichen Ergebnis kommt Schweitzer, a. a. O. S. 59.

beamte einschreiten muß. Denn in personeller Hinsicht richtet sich die BO. an alle, die nicht selbst als Bahnpolizeibeamte tätig sind, wie Schunck[108]) treffend definiert hat. Der Bahnpolizei unterstehen daher außer den Reisenden auch gegenwärtig nicht im Bahnpolizeidienst tätige Bahnpolizeibeamte sowie überhaupt alle Beamten, Angestellten und Arbeiter der Bahnverwaltungen, unabhängig von ihrem Dienstgrade. Eine Ausnahme machen hier nur die in direkter Linie den Bahnpolizeibeamten vorgesetzten Beamten, die auf Grund der Behördenhierarchie jederzeit ihren Untergebenen Anweisungen zu erteilen imstande sind.

Auch Exterritoriale, wie fremde Staatsoberhäupter, Gesandte usw., unterstehen der Bahnpolizei, da sie ja nach herrschender Auffassung nicht von den geltenden Rechtsnormen, sondern nur von der Zwangsgewalt[109]) des betreffenden Staates befreit sind. Sie können daher wohl gegen die Normen des Deutschen Bahnpolizeirechts verstoßen, können deswegen allerdings nicht mit Zwangsmitteln[110]) oder von Gerichts wegen belangt werden; ihre Beziehung zur Bahnpolizei ist daher natürlich stark gelockert, da Rechtsnormen ohne die Möglichkeit ihrer zwangsweisen Durchsetzung meistens auf dem Papier zu stehen pflegen. Inkognito reisende Staatsoberhäupter und deren Familien, nicht aber sonstige Exterritoriale, verzichten für die Dauer ihres „Inkognito" auch auf ihr Recht, als Exterritorialer behandelt werden zu müssen. Die Bedeutung des völkerrechtlichen „Inkognito" ist jedoch sehr gering, da es dem betr. inkognito reisenden Exterritorialen jederzeit gestattet ist, sein „Inkognito" aufgeben zu können[111]). Daß sonstige Exterritoriale dieses Recht des „Inkognito" nicht haben, wird erklärlich, wenn man berücksichtigt, daß das Recht der Exterritorialität kein persönliches Recht des betr. Gesandten, sondern ein Recht seines Absendestaates[112]) ist.

§ 4.

Die Bahnpolizei und ihre Abgrenzung zur allgemeinen Polizei.

Der Amtsbereich der Bahnpolizei läßt sich also objektiv ex post genau festlegen und zugleich damit auch die Abgrenzung der Bahnpolizei von der sonstigen Polizei, indem die eine Polizei dann nicht einschreiten darf, wenn nach obigen Ausführungen[113])

---

[108]) Vgl. Schunck, a. a. O. S. 6; nach ihm ebenso Machate, a. a. O. S. 635. Etwas abweichend Hertel, a. a. O. S. 58.

[109]) So herrschende Lehre, vgl. Hatschek, Völkerrecht, 1923 S. 88, 91; Zorn, in Hatschek-Strupp's Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie 1924, S. S. 296, 298 (Art. Exterritorialität).

[110]) So auch ausdrücklich Hatschek, Völkerrecht S. 92.

[111]) Ueber das Recht des „Incognito" vgl. v. Frisch, in Hatschek-Strupp's Wörterbuch, Art. „Incognito" S. 546 f.

[112]) So auch Hatschek, Völkerrecht, S. 90 f.

[113]) Vgl. oben S. 40 ff.

die Zuständigkeit der anderen gegeben ist. Diese Feststellung kann jedoch im Einzelfalle schwierig sein und bei der im Augenblick zu fällenden Entscheidung zu Streitigkeiten zwischen beiden Polizeizweigen Anlaß geben.

Ihre Beilegung ergibt sich auf folgendem Wege:

Nach einem Erlaß der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Inneren vom 6. Juni 1889[114]), der gemäß Art. 178 III RV. sowie § 16 RBG. auch für die Deutsche Reichsbahngesellschaft heute noch gilt[115]), haben sich die Bahnpolizeibeamten, um Uneinigkeiten beider Polizeien nach außen hin ein für alle Mal zu vermeiden, bei vorkommenden Differenzen sofort zurückzuziehen, selbst wenn die allgemeine Polizei im Einzelfalle tatsächlich ihre Befugnisse überschreitet. Sie haben dann aber ihrer vorgesetzten Behörde sofort zu berichten, was zur Folge hat, daß die Angelegenheit zu einer Auseinandersetzung zwischen den betroffenen Behörden führt.

Können sich diese nicht einigen, so berichten sie an ihre vorgesetzten Behörden; kommen auch diese zu keiner Einigung, so berichten sie weiter an die ihnen vorgesetzte Instanz usw., bis die beiderseits höchsten Verwaltungsstellen erreicht sind. Und einigen auch diese sich nicht, so ist die Sache gerichtlich zum Austrag zu bringen, soweit eine Inanspruchnahme des Gerichts in Frage kommt. Der Streit schwebt, soweit es sich um die Bahnpolizei der DRG. handelt, zwischen der DRG. und einem Lande.

Eine gemeinsam übergeordnete Instanz existiert nicht, die ordentlichen Gerichte und das Verwaltungsstreitverfahren schalten aus, da die Gerichte über derartige Streitigkeiten des öffentlichen Rechts nicht entscheiden können[116]) und auch ein Verwaltungsstreitverfahren für derartige Zuständigkeitsfragen nicht möglich ist[117]). Die DRG. hat sich vielmehr an die Eisenbahnaufsicht, den Reichsverkehrsminister, zu wenden, der seinerseits die Sache der Reichsregierung vorlegt. Diese entscheidet sodann, ob die Angelegenheit als Streitigkeit nicht privatrechtlicher Art zwischen dem Reich und einem Lande gemäß Art. 19 RV. dem Staatsgerichtshof zu unterbreiten ist oder nicht. Macht die Reichsregierung von diesem Recht zu Gunsten der DRG. Gebrauch, so ist damit der Staatsgerichtshof zur Entscheidung dieser Meinungsverschie-

---

[114]) Siehe MinBlinnVerw. 1889/136 und VV. II 116.

[115]) So auch Müller, in JW. 1930/2835, Fritsch, Eisenbahngesetzgebung S. 77 Anm. 39.

[116]) Vgl. § 13 GVG.: „. . alle bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten . . .".

[117]) Ein Verwaltungsstreitverfahren kann nur in Frage kommen bei einem Streit zwischen dem Staat oder einem sonstigen öffentlich-rechtlichen Gemeinwesen und einem Einzelwesen; also zwischen Obrigkeit und Untertan, nie aber zwischen Obrigkeit und einer anderen Stelle der gleichen oder einer anderen Obrigkeit, vgl. v. Olshausen, in ZVdEV. 1929/486, OVG. vom 6. 3. 1878 3/196 (191 ff.).

denheit zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei berufen. Macht aber die Reichsregierung von diesem Rechte keinen Gebrauch, so ist dies gleichbedeutend mit der Anerkennung der durch das betreffende Land in dem betreffenden Falle angeordneten Maßnahme durch das Reich; diese Anerkennung durch das Reich stellt dann im Verhältnis zur DRG. eine Aufsichtsäußerung dar in dem Sinne, daß die DRG. verpflichtet sei, diesen und jeden gleichliegenden Fall entsprechend zu behandeln. Glaubt die DRG., dies nicht anerkennen zu können, so kommt es nunmehr zu einem Streit zwischen dem Reich und der DRG. mit der Folge, daß die ursprünglich zwischen der DRG. und einem Lande bestehende Streitigkeit jetzt eine solche ist zwischen dem Reich und der DRG., da es sich nunmehr darum handelt, in welchem Umfange das gemäß Art. 90 RV., § 12 Staatsvertrag, § 3 I VO. 24, § 17 RBG. auf die DRG. übergegangene Bahnpolizeiverwaltungsrecht dieser zusteht. Es handelt sich jetzt also um einen Streitfall über die Auslegung des § 17 RBG., über den gemäß § 44 RBG. das Reichsbahngericht endgültig zu entscheiden hat[118]).

Die Lage bei Streitigkeiten zwischen einem Lande und Privatbahngesellschaften über die Zuständigkeit oder Nichtzuständigkeit der Bahnpolizei ist die gleiche: Auch hier ist bei vorkommenden Differenzen der allgemeinen Polizei nach dem erwähnten Erlaß vom 6. 6. 1889 der Vortritt zu lassen; auch hier wird im Wege der Aufsicht, die ja bei Privatbahngesellschaften nach Art. 95 RV. zu beurteilen ist, durch den Reichsverkehrsminister an die Reichsregierung berichtet, die dann darüber entscheidet, ob die Angelegenheit als Streitigkeit nicht privatrechtlicher Art zwischen dem Reich und einem Lande gemäß Art. 19 RV. dem Staatsgerichtshof unterbreitet werden soll oder nicht.

Hält dagegen die Reichsregierung eine Verletzung des Reichsrechts nicht für gegeben, nimmt sie also in dem betr. Falle den Standpunkt der allgemeinen Polizei ein, so ist damit bei den Privatbahngesellschaften die Angelegenheit endgültig erledigt, da ein dem zu Gunsten der DRG. eingeführten

---

[118]) Wie im Text auch Fritsch, Eisenbahnrecht S. 264, jedoch nur andeutungsweise; ferner Hertel, a. a. O. S. 61. M. E. ist aber also v. Olshausen, a. a. O. S. 486 nur in gewissem Maße zuzustimmen. A. M. Sarter-Kittel, a. a. O. S. 244, der das Reichsbahngericht gegen den Wortlaut des § 44 RBG. nur für Fragen grundsätzlicher Art für zuständig hält. So auch Schweitzer, a. a. O. S. 63, die lediglich eine Zuständigkeit des Reichsbahngerichts anerkennt. Sie übersieht hierbei m. E. den Text des § 44 RBG.: „Streitfälle zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft . . .“, in dem also eine Zuständigkeit für Streitfälle zwischen einem Lande und der Gesellschaft ausdrücklich nicht vorgesehen ist. A. M. ferner Hartmann, a. a. O. S. 37, der die Entscheidung des Streites in die Hand der Reichsregierung (Reichsverkehrsminister) legen will, ebenso wie Mielck, a. a. O. S. 43.

Reichbahngerichte entsprechendes Gericht für Streitigkeiten zwischen den Privatbahngesellschaften und dem Reiche als Aufsichtsinstanz nicht existiert.

§ 5.

Die Bahnpolizei in organisatorischer Hinsicht.

Ist klargestellt, was unter Bahnpolizei zu verstehen ist, wie diese von der allgemeinen Polizei abzugrenzen ist und wie Streitigkeiten beider Polizeizweige im Einzelfalle zu lösen sind, so bedarf es nunmehr einer Untersuchung darüber, wer berufen ist, für die ordnungsmäßige Handhabung des soeben ermittelten materiellen Bahnpolizeirechts zu sorgen, — mit anderen Worten, wer mit der Verwaltung der Bahnpolizei betraut ist.

Die BO. gibt und kann auch auf diese Frage keine abschließende Antwort geben. Sie bestimmt in ihrem § 74 lediglich, wer als Bahnpolizeibeamter anzusehen ist, und spricht ferner im § 77 von den „allgemeinen Vorschriften, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung innerhalb des Bahngebietes und im Bahnverkehr erlassen werden".

Die gesetzlichen Grundlagen der Bahnpolizeiverwaltung ergeben sich vielmehr unabhängig von der BO. aus § 23 pr. EisGes. in seinen Wandelungen, die dieser Paragraph im Laufe der Zeiten erlebt hat, wie in § 2 dieser Arbeit eingehend dargelegt ist. Hiernach sind die einzelnen Gesellschaften mit der Ausübung der Bahnpolizei betraut worden, die deren Verwaltung somit beliebig regeln konnten, was durch interne Verwaltungsvorschriften geschehen ist. Da es aber infolge der Vielzahl von Privatbahngesellschaften im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich ist, auf die Verwaltungsverhältnisse aller dieser einzelnen Gesellschaften einzugehen, sei es mir gestattet, die Verwaltungsorganisation der Deutschen Reichsbahngesellschaft den folgenden Erörterungen zu Grunde legen zu dürfen; die Verwaltungsverhältnisse bei den Privatbahnen sind in den meisten Fällen auch einfachster Art, da das Liniennetz dieser Gesellschaften besonders im Verhältnis zur DRG. sehr klein ist. Soweit die BO. für die Bahnpolizeiexekutive bestimmte Vorschriften gibt, gelten diese auch für die Privatbahnen, sind also mit der Darstellung der Verhältnisse der DRG. zugleich miterörtert.

Im Bereich der DRG. sind für die Organisation der Verwaltung maßgebend die Verwaltungsvorschriften der DRG., die durch die §§ 17, 29 der GeschAnw. f. Amtsvorstände die erstinstanzliche Wahrnehmung der bahnpolizeilichen Verwaltung den Amtsvorständen übertragen haben. Diese sind hinsichtlich ihrer Stellung als Bahnpolizeiverwalter mit den staatlichen Polizeiverwaltern vergleichbar, sie sind, ebenso wie jene, Leiter einer Behörde. Nach § 17 RBG. sind zwar die Verwaltungsstellen der

DRG. keine Behörden des Reiches; der Ton dieses Satzes liegt jedoch auf den Worten „des Reiches", so daß § 17 nicht dahin auszulegen ist, daß den Verwaltungsstellen der DRG. überhaupt keine Behördeneigenschaft zukäme, — eine Auslegung, die im inneren Widerspruch stände zu § 17 Satz 2 RBG., nach dem die DRG. alle öffentlich-rechtlichen Befugnisse behält, die früher der „Deutschen Reichsbahn" zugestanden haben. Dazu gehört auch die allgemeine Behördeneigenschaft, — nur sind die Verwaltungsstellen der DRG. gemäß § 17 Satz 1 RBG. keine unmittelbaren Reichsbehörden mehr[119]). Als Vorstände dieser Behörden sind die Amtsvorstände unmittelbare Vorgesetzte der Bahnpolizeiexekutive; sie entscheiden über die Einsetzung der Bahnpolizei, überwachen ferner die Innehaltung der bahnpolizeilichen Rechtsnormen und können in Erfüllung dieser ihrer Aufgabe gemäß § 77 BO. auch persönlich bindende Anordnungen dem Publikum gegenüber erlassen[120]). Außerdem haben sie erstinstanzlich die Beschwerden über das Verhalten der Bahnpolizeiexekutive zu prüfen und schließlich die der Bahn von den Ländern übertragene Justizhoheit in Gestalt der Befugnis zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen[121]) wahrzunehmen, soweit nach den später zu erörternden Vorschriften der DRG. derartige Aufgaben übertragen worden sind.

Stellt der Amtsvorstand mit anderen Worten den Leiter der örtlichen Bahnpolizeiverwaltung dar, so ergibt sich jedoch aus der gesamten Verwaltungsorganisation, daß der Amtsvorstand nicht die erste und letzte Instanz der Bahnpolizeiverwaltung darstellt. Schon nach § 7 der pr. VerwOrd. 95[122]) oblag den Eisenbahndirektionen die Verwaltung der Eisenbahnstrecken innerhalb ihrer Bezirke mit den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten. Hierzu gehörte in analoger Anwendung des § 48 des pr. Landesverwaltungsgesetzes von 1881[123]), zu der die Verweisung auf die Provinzialbehörden berechtigt, auch die Aufsicht über die untergeordneten Behörden, z. B. über die Betriebsinspek-

---

[119]) So auch Sarter-Kittel, a. a. O. S. 61, der zutreffenderweise auf die Begründung zum Reichsbahngesetz, Reichstagsdrucksache 1930 Nr. 13 verweist: „mittelbare Reichsbehörden" werden dort die Verwaltungsstellen der DRG. genannt. (S. 30 der Drucksache.) Vgl. auch Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, S. 37 Anm. 78 D., v. Olshausen, a. a. O. S. 447, Schweitzer, a. a. O. S. 33 jedoch ohne Begründung; vgl. ferner Hertel, a. a. O. S. 41 (mit gleicher Begründung wie im Text), Schmelter, Der § 37 des Reichsbahngesetzes und die Bahnpolizeigenehmigung in Preußen, Diss. Breslau 1931 S. 62, Hartmann, a. a. O. S. 54, a. M. Machate, a. a. O. S. 634.

[120]) Vgl. unten S. 55 ff.

[121]) Vgl. unten S. 62 ff. In diesem Zusammenhange ist zu beachten, daß wegen Bahnpolizeiübertretungen auf freier Strecke nach § 29 GeschAnw. f. Amtsvorstände nur der Betriebsamtsvorstand zuständig ist.

[122]) EVBl. 1895/28.

[123]) Pr. GesSamml. 1883/195 ff.

tionen — jetzige Betriebsämter — als Bahnpolizeibehörden. Auch dieses Aufsichtsrecht ist mit dem Uebergang der Bahnpolizeiverwaltung auf die DRG. übergegangen auf dem Wege über Art. 90 RV., § 12 Staatsvertrag, § 3 der Verordnung vom 12. 2. 1924, § 17 RBG., wobei es der DRG. unbenommen blieb, die Verwaltung dieses Rechtes auch einer Stelle zu übertragen, die der früheren Eisenbahndirektion nicht entsprach, da alle übergegangenen Rechte auf die DRG. übergegangen sind, und nicht auf die der früheren Behörde entsprechende Verwaltungsstelle der DRG. Die DRG. hat jedoch an der früheren Regelung keine sachliche Aenderung vorgenommen und hat den Reichsbahndirektionen gemäß Ziffer 15 der Geschäftsordnung der DRG.[124]) die Aufsicht über die Betriebsämter übertragen, und ferner die Erledigung solcher reichsbahnpolizeilicher Verwaltungsgeschäfte, die einer einheitlichen Regelung für den gesamten Bezirk bedürfen, sowie die Erledigung von Beschwerden über die Amtsführung der Betriebs- oder Verkehrsämter in reichsbahnpolizeilichen Angelegenheiten[125]).

Die höchste und letzte Instanz der reichsbahnpolizeilichen Verwaltung ist die Hauptverwaltung der DRG., die zuständig ist gemäß der Beilage A zu der GeschOrd. der DRG. für die oberste Leitung und allgemeine Ueberwachung der Geschäftsführung (A 1), für Organisationsangelegenheiten grundsätzlicher Art (A 5), für einheitliche Geschäftsanweisungen (A 6), für Ausführung des Staatsvertrages von 1920 (A 10), für grundsätzliche und allgemeine Fragen der Bahnpolizei (A 16c), für allgemeine Vorschriften für den Betrieb (B 1), für allgemeine Vorschriften und Richtlinien zur Sicherung des Bahnbetriebes sowie für den Fahndungs-, Streif- und Wächterdienst (B 5), für allgemeine Fragen der Personalwirtschaft (K 1a), für allgemeine Fragen des Dienststrafrechts (K 1d), für allgemeine Vorschriften und Richtlinien für die Annahme, Ausbildung und Prüfung für den Beamtendienst sowie über die Anstellung und Beförderung der Beamten (K 2d) und schließlich für die Regelung des Schutzkleidungswesens (K 3c); die Hauptverwaltung führt also die zentrale Leitung der Bahnpolizei und bildet die letzte Instanz in bahnpolizeilichen Angelegenheiten. Hier besteht eine Ausnahme: Zur Behandlung von Beschwerden über Bahnpolizeibeamte oder Betriebs- (bzw. Verkehrs-)amtsvorstände in bahnpolizeilichen Angelegenheiten bilden die Reichsbahndirektionen gemäß § 13 GeschAnw. f. d. Reichsbahndirektionen[126]) die letzte Instanz.

---

[124]) Vgl. Nr. 291 des Reichsanzeigers vom 10. 12. 1924 und die Zeitschrift „Die Reichsbahn" 1924 Nr. 1.

[125]) Die Stellung der Eisenbahndirektionen als Bahnpolizeibehörden war früher einmal bestritten, ist heute jedoch längst anerkannt, vgl. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung S. 143 Anm. a); ferner v. Olshausen, a. a. O. S. 449, RGZ. 55/145 ff., Erlaß vom 16. Juli 1903 in VV. I. S. 634.

[126]) Vgl. „Die Reichsbahn" 1927/377 f.

Dagegen hat der Reichsverkehrsminister nicht die Befugnis, in die bahnpolizeiliche Verwaltung irgendwie eingreifen zu können.[127]); seine Befugnisse erschöpfen sich darin, gemäß Art. 91 Satz 2 RV. in Verbindung mit der Verordnung vom 29. 10. 1920 legislatorisch tätig werden zu können, sowie in der Befugnis, gemäß Art. 95 RV. die Eisenbahnaufsicht über die privaten Großbahnen bzw. gemäß § 31 RBG. über die in der DRG. vereinigten staatlichen Großbahnen führen zu können, wobei der ersten Aufsicht das Eisenbahnaufsichtsgesetz vom 3. 1. 1920, der zweiten Aufsicht dagegen die §§ 31—33 RBG. zu Grunde liegen. Der Kernpunkt beider Aufsichten ist aber der gleiche: Der das Reich vertretende Reichsverkehrsminister hat im wesentlichen über die Innehaltung der Gesetze zu wachen, kann aber nicht die Zweckmäßigkeit von Verwaltungsakten nachprüfen und somit auch nicht als oberste Verwaltungsinstanz tätig werden, weswegen er als oberste Bahnpolizeibehörde im Sinne der Behördenhierarchie nicht in Frage kommt.

Die im Rahmen dieser Verwaltungsorganisation tätig werdende und den Bahnpolizeibehörden unterstehende Bahnpolizeiexekutive sind die Bahnpolizeibeamten. Diesen obliegt die eigentliche und unmittelbare Verwaltung der Bahnpolizei, die Sorge für die polizeimäßige Abwickelung des Bahnbetriebes. Es wird der Bahnpolizeibeamte tätig als ausführendes Organ der Amtsvorstände in ihrer Eigenschaft als Bahnpolizeiverwalter; seine Anordnungen gelten als Anordnungen der Bahnpolizeibehörde[128]). Entsprechend der Wichtigkeit der Bahnpolizeibeamten für die Bahnpolizeiverwaltung hat der Reichsverkehrsminister von seinem Verordnungsrechte gemäß Art. 91 RV. Gebrauch gemacht und durch die §§ 74, 75 2—6, 76 BO. die Rechte und Pflichten sowie grundsätzliche Anstellungsbestimmungen für die Bahnpolizeibeamten näher festgelegt.

Die wichtigste dieser Bestimmungen ist der § 74 I BO., der angibt, wer als Bahnpolizeibeamter anzusehen ist. § 74 I BO. zählt 15 verschiedene Gruppen auf, läßt also durch seine kasuistische Regelung erkennen, daß andere Bedienstete als die im § 74 BO. aufgezählten nicht als Bahnpolizeibeamte angesehen werden können; — mit anderen Worten, der Kreis der Bahnpolizeibeamten kann nicht durch die DRG. beliebig erweitert

---

[127]) So auch Hertel, a. a. O. S. 44. A. M. v. Olshausen, a. a. O. S. 448; er verwechselt m. E. Aufsicht und Verwaltung.

[128]) Der Bahnpolizeibeamte ist genau so Hilfsorgan der Bahnpolizeiverwaltung wie der allgemeine Polizeibeamte Hilfsorgan der allgemeinen Polizeiverwaltung ist; so auch v. Olshausen, a. a. O. S. 448. Ueber den Begriff des Hilfsorgans vgl. Hatschek, Lehrbuch des Deutschen und pr. Verwaltungsrecht, 3./4. Aufl. 1924 § 14 III S. 87 f., ferner OVG. 30/412 ff. (416/17).

werden[129]). Es ist daher notwendig, daß jeder Bedienstete, der als Bahnpolizeibeamter tätig werden soll, sich einer der 15 Gruppen anpassen läßt, und zwar rein tatsächlich nach Maßgabe seiner Tätigkeit, die er zur Zeit seines Einschreitens als Bahnpolizeibeamter ausübt. Es genügt also nicht, wenn die DRG. jemand formell z. B. zum Zugschaffner macht, dann ihn aber aus dem Zugschaffnerdienst herauszieht und ihn lediglich als Bahnpolizeibeamten tätig werden läßt, ohne ihn gleichzeitig gerade als Zugschaffner zu verwenden[130]). Bahnpolizeibeamter im Sinne des Gesetzes ist nur der, der als Weichensteller, Schaffner, Fahrdienstleiter usw. in die Gelegenheit kommt, bahnpolizeiliche Befugnisse ausüben zu müssen. Mit anderen Worten: der Bahnpolizeibeamtendienst ist ein nebenamtlicher, soweit nicht aus der Diensteigenschaft der betreffenden Gruppen auf eine hauptamtlich bahnpolizeiliche Tätigkeit geschlossen werden kann[131]). Geht man nämlich die 15 Gruppen im einzelnen durch, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die Bediensteten der Gruppen 1—11, 13, 15 regelmäßig immer nur nebenamtlich bahnpolizeiliche Befugnisse ausüben werden. Bei den Gruppen 12 und 14 geht aber aus ihrer Diensteigenschaft als Pförtner bzw. als Wächter hervor, daß sie als solche für die polizeimäßige Abwickelung des Betriebes zu sorgen haben, daß also ihre Bahnpolizeibeamtenschaft ihre sonstige Tätigkeit in der Hauptsache erschöpfen wird; ihre hauptamtliche Tätigkeit ist mit ihrer bahnpolizeilichen Tätigkeit identisch, — eine Feststellung, die hauptsächlich für die später noch eingehend zu erörternde Gruppe 14 wichtig sein wird.

Außerdem bleibt es der DRG. unbenommen, einen Bediensteten in den verschiedensten Dienstzweigen tätig werden zu lassen, z. B. einen Wächter mal als Wächter, mal als Zugbegleiter, mal als Bahnwärter, je nachdem es die Diensteinteilung verlangt. Es ist also nicht notwendig, daß z. B. ein Beamter, der als Zugbegleiter besoldet wird, immer wirklich auch als Zugbegleiter beschäftigt und als Zugbegleiter tätig werden muß, um als Bahnpolizeibeamter im Sinne des § 74 BO. angesehen werden zu können. Schon oben wurde festgestellt, daß es bei richtiger Auslegung des § 74 BO. allein auf die tatsächliche augenblickliche

---

[129]) So herrschende Lehre, vgl. EE. 16/217, Schunck, a. a. O. S. 35, Müller, in JW. 1930/2834; ferner ebenso dem Sinne nach, doch nicht ausdrücklich Fritsch, Eisenbahnrecht 1928 S. 264, Machate, a. a. O. S. 634, v. Olshausen, a. a. O. S. 448. Eine beliebige Erweiterungsmöglichkeit ist m. E. nie behauptet worden, wie Müller, in JW. 1930 S. 2835 unrichtigerweise angibt. Neuerdings scheint Schweitzer, a. a. O. S. 60 eine Erweiterungsmöglichkeit des § 74 bejahen zu wollen.

[130]) Vgl. oben S. 33 Anm. 73; dort ist zu dieser Frage bereits eingehend Stellung genommen worden.

[131]) So auch Schweitzer, a. a. O. S. 35, ferner im Ergebnis, jedoch ohne Begründung Sarter-Kittel, a. a. O. S. 245. A. M. Müller, in „Die Polizei" 1929/616.

Beschäftigung im Betriebsdienst ankommt[132]) und nicht auf das rechtliche Verhältnis zu irgendeiner Bahngesellschaft.

Diese beiden Voruntersuchungen sind notwendig, um die Vereinbarkeit der Einrichtung eines besonderen Streifdienstes als ausführendes Organ der Bahnpolizeiverwaltung mit der gesetzlichen Grundlage des § 74 BO. begründen zu können. Die Neueinrichtung des Streifdienstes durch die DRG. geschah nicht in willkürlicher Erweiterung des § 74 BO., sondern erklärt sich aus der Schaffung einer besonderen Wächtertruppe[133]), der neben ihrer Tätigkeit als Wächter die Wahrnehmung bald der Aufgaben eines Bahnwärters, bald der eines Pförtners usw. übertragen wurde, je nachdem es dienstliche Notwendigkeiten verlangten. Man hat diesen besonderen Dienst Streifdienst genannt und hat ihn besonders straff organisiert, wozu man ja auch berechtigt war, da die Vollziehung der gesetzlichen Bestimmungen — die Verwaltung der Reichsbahnen — von der DRG. beliebig geregelt werden kann, sofern nur hierbei nicht gegen das Gesetz verstoßen wird. Erachtet es also die Leitung der DRG. für notwendig, die Wächter im Sinne einer besseren Dienstausnutzung besonders zu organisieren, und glaubt sie außerdem, daß die Arbeitskraft der zunächst als Wächter beschäftigten Bediensteten mit dieser ihrer Tätigkeit als Wächter noch nicht voll ausgenutzt ist, so bleibt es ihr unbenommen, die betreffenden Bediensteten je nach Notwendigkeit auch anderweitig zu beschäftigen. So kann es kommen, daß die betreffenden Leute mal als Zugbegleiter, mal als Bahnwärter, mal als Wächter usw. anzusehen sind, und es bleibt daher im Einzelfalle immer zu prüfen, in welcher ihrer Eigenschaft sie bahnpolizeilich tätig geworden sind. Es war also keineswegs die Absicht der Hauptverwaltung der DRG., mit der Schaffung des „Streifdienstes" den § 74 BO. durch eine 16. Gruppe beliebig zu erweitern; die Organisation „Streifdienst" ist vielmehr eine rein interne Verwaltungsangelegenheit, die die DRG. bei der Wahrnehmung ihrer bahnpolizeilichen Pflichten unterstützen soll und zu diesem Zwecke neben ihrem Wächterdienst in anderen Dienstzweigen aushilft, so daß sich von vornherein gar nicht festlegen läßt, als Angehöriger welcher der 15 Gruppen der betreffende Streifbedienstete tätig geworden ist. Bei Streitfragen muß also zur Feststellung der Bahnpolizeibeamtenschaft des betreffenden Streifers im Einzelfalle untersucht werden, ob dieser in seiner Eigenschaft als Bahnpolizeibeamter auch in Ausübung irgendeiner der in den 15 Gruppen genannten Beschäftigungsarten tätig geworden ist. Fällt diese Prüfung negativ aus, so war sein Einschreiten ungesetzlich, da es eine besondere

---

[132]) Vgl. oben S. 50 Anm. 130 und S. 33 Anm. 73.

[133]) Vgl. Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 3. 12. 23 nebst Ausführungserlaß vom 22. 2. 24. Wie im Text auch Charitius, in „Die Polizei" 1930/336, Schweitzer, a. a. O. S. 60, Hertel, a. a. O. S. 49.

Gruppe „Streifbediensteter" nicht gibt. Die mit Streifdienst bezeichnete, in Anlehnung an den Wächterdienst geschaffene Verwaltungseinrichtung der DRG. kann daher m. E. nicht als ungesetzlich bezeichnet werden[134]).

Wenn darüber hinaus die Beamten des Fahndungsdienstes bei der DRG. zu Bahnpolizeibeamten bestellt werden, so ist dies mit § 74 I BO. nur insoweit vereinbar, als man diese Fahndungsbeamten neben und außerhalb ihres Fahndungsdienstes auch noch zu anderen Zwecken heranziehen will nach Art der Beschäftigung der Streifbediensteten. Als Beamter lediglich des Fahndungsdienstes können sie aber nicht zu Bahnpolizeibeamten bestellt werden, weil die Tätigkeit der Fahndungsbeamten sich erschöpft in der Verbrechensbekämpfung, von den im § 74 unter 1—15 genannten Bediensteten aber keinem eine Zuständigkeit in der Verbrechensbekämpfung zukommt, so daß die Fahndungsbeamten in die Gruppen 1—15 nicht einzuordnen sind, und daher nach obigen Ausführungen nicht als Bahnpolizeibeamte tätig werden können[135]). Ueberdies ist es auch gar nicht notwendig, die Fahndungsbeamten in dieser ihrer Eigenschaft zu Bahnpolizeibeamten zu bestellen, da sämtliche Fahndungsbeamte zu Hilfspolizeibeamten ernannt sind[136]), deren Befugnisse alle die einem Bahnpolizeibeamten zustehenden Befugnisse mitumfassen und darüber hinaus noch weiter gehen. Denn auch als Hilfspolizeibeamte können sie auf Bahngebiet tätig werden zum Zwecke der Verbrechensbekämpfung — als Kriminalpolizei also —, da ja die sonstige Polizei im Bereiche der Bahnanlagen insoweit tätig werden darf, als nicht die Bahnpolizei selbst zuständig ist. Zur Zuständigkeit der Bahnpolizei gehört aber nicht die Verbrechensbekämpfung, soweit nicht gerade die Festnahme eines Verbrechers nach frischer Tat gemäß § 75 IV BO. in Frage steht, wozu ausnahmsweise a u c h die Bahnpolizei zuständig ist, obwohl es grundsätzlich Aufgabe der Kriminalpolizei wäre. Es ist daher vom praktischen Standpunkt aus unnötig, die Fahndungsbeamten als solche zu Bahnpolizeibeamten zu bestellen, und vom theoretischen Standpunkt aus sogar ungesetzlich, da die Diebstahlsbekämpfung wie überhaupt die Verbrechensbekämpfung nicht zu den Aufgaben der Bahnpolizei gehört. Nur ihre

---

[134]) So auch C h a r i t i u s, in „Die Polizei" 1930/336, S a r t e r - K i t t e l, a. a. O. S. 246; S c h w e i t z e r, a. a. O. S. 60; a. M. M ü l l e r, in „Die Polizei" 1929/616 und in JW. 1930/2835.

[135]) Aehnlich M i e l c k, a. a. O. S. 40.

[136]) Vgl. gemeins. Verfügung des pr. Justizmin., des RM. des Inn. und des RVM. vom 31. 3. 1923 (JMBl. 1923 312) nebst Ergänzungsverf. des RVM. vom 21. 4. 1923 (RVBl. 1923 181 f.); näheres siehe bei H a u s t e i n, Die kriminalpolizeiliche Tätigkeit der Eisenbahnüberwachungsabteilungen in ZVdEV. 1926 1114. Vgl. auch noch neue Vereinb. der Reichsbahn und der Min. d. Inn. und der Justiz in „Die Reichsbahn" 1931/247 f.

nebenamtliche Tätigkeit rechtfertigt ihre Ernennung zu Bahnpolizeibeamten, wie oben bereits dargelegt wurde[137]).

Die außer den Streifbediensteten und den Fahndungsbeamten zu Bahnpolizeibeamten bestellten Bediensteten der DRG. gehören sämtlich einer der im § 74 BO. genannten Gruppen speziell an; ihre Stellung als Bahnpolizeibeamte ist unbestritten, so daß mit obigen Ausführungen als Ergebnis hervorzuheben ist, daß — abgesehen von den Fahndungsbeamten — von der DRG. nur solche Bedienstete zu Bahnpolizeibeamten bestellt worden sind, die in den Kreis der im § 74 BO. aufgezählten Dienstzweige einzuordnen sind.

Die nach obigen Ausführungen zu bestimmenden Bahnpolizeibeamten sind Beamte im Sinne des Beamtenrechts. Eine Untersuchung ihrer Beamteneigenschaft erfordert aber zunächst eine Scheidung ihres Verhältnisses zur Bahnpolizei von ihrem sonstigen Dienstverhältnis. Die in den Formen des § 74 II BO. (Vereidigung oder Verpflichtung durch Handschlag) zu Bahnpolizeibeamten zu ernennenden und nach den zu § 74 III, IV BO. ergangenen Ergänzungsbestimmungen über die Befähigung der Eisenbahnbetriebs- und -polizeibeamten (Einführungsverordnung vom 30. 10. 1930[138]) auszuwählenden Bediensteten erhalten mit ihrer Benennung Beamteneigenschaft und sind im Innen- wie Außenverhältnis zum Staat oder der anstellenden Körperschaft demgemäß zu behandeln[139]). Sind sie aber in ihrem sonstigen Dienstverhältnis lediglich auf Privatdienstvertrag oder als Arbeiter angestellt, so erleidet der Grundsatz, daß jeder als Beamter beschäftigte Staatsdiener auch voll und ganz als Beamter zu behandeln ist, hinsichtlich der vermögensrechtlichen, besonders aber hinsichtlich der Pensionsansprüche zu ihren Ungunsten nach Ansicht des Reichsgerichtes[140]) in extensiver Auslegung des § 19 Ziff. 3 des pr. Pensionsgesetzes von 1872[141]) dann eine Ausnahme, wenn die

[137]) Vgl. S. 52; — eine derartige Bestellung ist im Geschäftsbereich der DRG. allgemeine Praxis.

[138]) RGBl. II 1930/1253 ff.

[139]) So mit eingehender Begründung RGZ. 106/19; ferner auch RGZ. 112/128, RGZ. 108/418, RGZ. 113/221, JW. 1916/1020 und JW. 1920/556; vgl. auch Roser, Reichsbahnbeamtenrecht, 5. Aufl. 1931 zu § 6 PersoAnm. 2. S. 82, der hierzu auch eine neue Entscheidung des RG. vom 11. 10. 1929 — III 10/29 — zitiert, die die ältere Rechtsprechung ausdrücklich anerkennt; vgl. ferner Roser, a. a. O. S. 254, W. Jellinek, a. a. O. S. 22, 257, 344, nebst zahlreichen Entscheidungsangaben. A. M. Hertel, a. a. O. S. 47.

[140]) Vgl. RGZ. 106/19 ff., RGZ. 112/128 f.

[141]) Vgl. pr. Gesetz, betr. die Pensionierung der unmittelbaren Staatsbeamten, sowie der Lehrer und Beamten an den höheren Unterrichtsanstalten mit Ausschluß der Universitäten vom 27. 3. 1872 — Ges. Samml. 1872/268 ff. — in der Fassung der Novellen vom 31. 3. 1882 — GesSamml. 1882/133 f., 30. 4. 1884 — GesSamml. 1884/126 f —, 20. 3. 1890 — GesSamml. 1890/43 —, 25. 4. 1896 — GesSamml. 1896/87 ff. —, 31. 3. 1905 — GesSamml. 1905/177 — 27. 5. 1907 — GesSamml. 1907/95 ff. — und des pr. Beamtendiensteinkommensgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. 5. 1924 — GesSamml. 1924/487 ff.

Tätigkeit als Bahnpolizeibeamter eine typisch nebenamtliche ist. Zunächst gilt § 19 Ziff. 3 pr. PensGes. nur innerhalb des Landes Preußen, und es mag dahingestellt bleiben [142]), ob es in den anderen Ländern eine dem § 19 Ziff. 3 pr. PensGes. entsprechende Regelung gibt. Ferner ist m. E. nicht einzusehen, inwiefern § 19 Ziff. 3 pr. PensGes. auch auf solche Personen angewendet werden kann, die über 10 Jahre als Angestellte oder Arbeiter Bahnpolizeibeamtentätigkeit ausgeübt haben, die aber später aus irgendwelchen Gründen entlassen wurden. Denn § 19 Ziff. 3 pr. PensGes. trifft m. E. nur den Fall, daß es streitig ist, was von der Dienstzeit eines Beamten vor seiner Ernennung zum Beamten auf die gesamte Beamtentätigkeit angerechnet werden kann, und hat zur Voraussetzung, daß der Betreffende später tatsächlich Beamter geworden ist [143]). Sind die betreffenden Personen aber nie zu Beamten ernannt worden, so ist m. E. § 19 Ziff. 3 pr PensGes. unanwendbar, und es muß daher bei dem oben erwähnten Grundsatze bleiben, daß zu Bahnpolizeibeamten ernannte Bedienstete im Außen- und Innenverhältnis als Beamte zu behandeln sind. Freilich könnte man dann in Auswertung des der RG.-Entscheidung 106/19 ff. zugrundeliegenden Sinnes erwägen, ob vielleicht eine sinngemäße Anwendung des § 19 Ziff. 3 pr. PensGes. in Frage käme in solchen Fällen, in denen die Tätigkeit als Bahnpolizeibeamter eine rein nebenamtliche war [144]). Und eine Einschränkung der vom RG. durch § 19 Ziff. 3 pr. PensGes. begründeten Ausnahme wieder zu Gunsten des Grundsatzes erwähnt auch die Entscheidung des Reichsgerichts selbst [145]): wenn nämlich ein Eisenbahnbediensteter gerade bei Ausübung seiner eigentlich nebenamtlichen Tätigkeit als Bahnpolizeibeamter derart zu Schaden kommt, daß er erwerbsunfähig

[142]) Für den Fall des Reichsbahnpolizeibeamten ist diese Frage allerdings illusorisch, da er Reichsbeamter ist (mittelbarer), für die es im § 52 Ziff. 4 Reichsbeamtengesetz (RGBl. 1907/245 ff.), der gemäß § 23 Personalordnung der DRG. — veröffentlicht in „Die Reichsbahn" 1925/11, vgl. Roser, a. a. O. S. 260 — auch für Reichsbahnbeamte gilt, eine dem § 19 Ziff. 3 pr. Pens.-Ges. entsprechende Vorschrift gibt.

[143]) Das geht aus dem Sinn des § 19 pr. PensGes. hervor, da eine Anrechnung der vorbeamtlichen Dienstjahre naturgemäß nur dann erfolgen kann, wenn es überhaupt zur Anrechnung kommt, wenn der betreffende also später wirklich einmal Beamter wird.

[144]) RGZ. 112/129 stellt die Begründung der Ausnahme gerade auf die nebenamtliche Beschäftigung der betr. Leute ab: „. . . ergibt sich, daß . . . nicht schon dadurch die Pensionsansprüche eines Beamten erwerben, daß sie nach den Bestimmungen der BO. von 1904 nebenamtlich auch Bahnpolizeibeamte sind. Würden sie durch die Uebertragung dieser ihrer Hauptaufgaben gegenüber unwesentlichen Tätigkeit . . . usw."

[145]) Vgl. RGZ. 106/22: „Eine Ausnahme gilt jedoch dann, wenn sie einen Unfall im Betriebe erleiden, während sie in ihrer besonderen Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte tätig sind. In solchen Fällen sind sie — nach außen wie im Innenverhältnis zum Staat — als unmittelbare Staatsbeamte . . . beschäftigt."

oder gar getötet wird, so ist er in solchen Fällen immer auch im Innenverhältnis zum Staat oder der anstellenden Körperschaft als Beamter anzusehen, — unabhängig davon, ob sein Bahnpolizeibeamtendienst im übrigen nebenamtlich ist oder nicht. Er bzw. seine Witwe oder Kinder haben dann zu Recht bestehende Pensionsansprüche gegen den Staat. Es dürfte daher im Hinblick auf diese teils allgemein theoretischen, teils auf die Praxis des Reichsgerichts gestützten Erörterungen zu empfehlen sein, bei der Ernennung von Bahnpolizeibeamten, vornehmlich aber bei der Ernennung von Streifbediensteten zu Bahnpolizeibeamten darauf zu achten, daß die betreffenden Personen auch im Innenverhältnis zum Staat oder der Anstellungskörperschaft Beamte sind und nicht auf Privatdienstvertrag beschäftigt werden.

Abgesehen von der soeben erörterten und für die Behandlung bahnpolizeilicher Angelegenheiten wohl wichtigsten Frage der Betrauung von Privatbediensteten mit hoheitlichen Befugnissen, folgen aus der durch den Anstellungsakt sich ergebenden Anwendbarkeit des allgemeinen Beamtenrechts noch eine Reihe von Konsequenzen allgemeinbeamtenrechtlicher Art. Es sei mir jedoch gestattet, mit Rücksicht auf ihre unbestrittene und selbstverständliche Anwendbarkeit auch auf Bahnpolizeibeamte ihre einzelne Aufzählung zu ersetzen durch einen Hinweis auf das allgemeine Beamtenrecht; Schunck gibt in dieser Hinsicht eine erschöpfende Darstellung [146]).

Die Rechtsverhältnisse der Bahnpolizeibeamten sind damit genügend erörtert, soweit ihre Untersuchung zur Klärung bestrittener Fragen des Bahnpolizeirechts erforderlich war.

§ 6.

Die bahnpolizeilichen Verwaltungsmittel.

Handelten die vorigen Kapitel von den Grundlagen, dem Begriff und dem Umfang des materiellen Bahnpolizeirechts sowie von der Verwaltungsorganisation der Bahnpolizei, so sollen die folgenden Ausführungen darlegen, welche Mittel der Bahnpolizeiverwaltung zur Durchführung ihrer Aufgabe, für Ruhe, Sicherheit und Ordnung innerhalb des Bahngebietes zu sorgen, zur Verfügung stehen.

Da die Bahnpolizei innerhalb ihres Wirkungskreises die gleiche Stellung einnimmt wie die allgemeine Polizei innerhalb des ihrigen, so sind auch die der Bahnpolizei zur Ausübung ihrer Tätigkeit zur Verfügung stehenden Mittel [147]) grundsätzlich die gleichen wie die der allgemeinen Polizei. Hier unterscheidet man zwei Grundformen, die Verordnung als Hoheitsakt gesetzgeben-

[146]) Vgl. Schunck, a. a. O. S. 35—41.

[147]) So auch Machate, a. a. O. S. 635, v. Olshausen, a. a. O. S. 450.

der und die Verfügung als Hoheitsakt verwaltender Art. Ein Hinweis auf die Lehren des allgemeinen Polizeirechts[148]) über den Rechtscharakter dieser Verwaltungsmittel erübrigt an dieser Stelle ihre Wiederholung; hier soll nur dargestellt werden, inwiefern diese Verwaltungsmittel für das Bahnpolizeirecht Besonderheiten aufweisen.

Als derartige Besonderheit stellen sich die „allgemeinen Vorschriften zur Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung innerhalb des Bahngebietes und im Bahnverkehr" dar, die gemäß § 77 BO. von den Bahnverwaltungen erlassen werden können. Sie sind nicht als Verordnungen im Sinne des Staatsrechtes anzusprechen, da das Bahnpolizeiverordnungsrecht im Sinne des Staatsrechts nach Art. 91 RV. allein dem Reichsverkehrsminister zusteht. Dennoch gehören aber diese „allgemeinen Anordnungen der Bahnverwaltungen" zu den Hoheitsakten gegesetzgebender Art, da sie den Verordnungen inhaltlich gleichwertig, ebenso wie diese Gesetze im materiellen Sinne (Gesetz dem Inhalt nach!) sind; denn jede Rechtsnorm (generelle Gebote und Verbote an die Gesamtheit), die sich innerlich als Rechtsgebot darstellt, ist Gesetz im materiellen Sinne[149]). Mit den formellen Gesetzen und Verordnungen ist daher die Zahl der Gesetze im materiellen Sinne nicht erschöpft; es gibt vielmehr noch eine dritte Gruppe, die mit der Regelung abstrakter Tatbestände ebenfalls Rechtsnormen (Gesetz im materiellen Sinne) schafft und die daher ebenfalls zu den Rechtssetzungsakten zu rechnen ist. Dies sind „die Anordnungen" oder „allgemeinen Vorschriften", auf die außer im Bahnpolizeirecht noch in verschiedenen anderen Gesetzen und Verordnungen verwiesen wird[150]), und die infolge dieser Verweisung ebensolche materiellen Rechtsnormen schaffen wie das Gesetz oder die Verordnung, auf die sie sich stützen, selbst. Sie stehen diesen inhaltlich, wie in ihrer Wirkung nach außen — der allgemeinen Rechtsverbindlichkeit — gleich; im übrigen sind sie aber dem Gesetz und, soweit sie ihre Grundlage in Verordnungen finden, auch der Verordnung unterwertig, da sie nur dann materielle Rechtskraft genießen, wenn ein Gesetz oder eine Verordnung ihren Inhalt als allgemeinverbindlich sanktioniert. Bezweckt wird mit der Zulassung dieser „Anordnungen" oder „allgemeinen Vorschriften" ein über die Wahl des Verordnungsweges hinausgehendes Eingehen auf die örtlichen Bedürfnisse, deren Kenntnis nur von Spezialisten verlangt werden kann, die aber nicht immer der zum Erlaß des sanktionierenden Gesetzes

---

[148]) Vgl. Drews, pr. Polizeirecht, allg. Teil, 2. Aufl. 1929; er gibt hierüber eine kurze und treffende Darstellung.

[149]) So van Calker, Grundzüge des Deutschen Staatsrechts, 2. Aufl. 1928 S. 21.

[150]) v. Olshausen, a. a. O. S. 451 gibt eine Zusammenstellung der Gesetze, in denen auf derartige „Anordnungen" verwiesen wird.

bzw. der sanktionierenden Verordnung zuständigen Stelle zur Verfügung stehen. Trotz aller dieser Abweichungen von den Formalien der sonstigen Rechtsetzungsakte bleiben aber diese „Anordnungen" oder „allgemeinen Vorschriften" ihrem Inhalte nach materielles Recht, das jedermann innezuhalten verpflichtet ist. Sie sind somit noch systematisch zu den Rechtsetzungsakten zu rechnen, — man könnte sie auch mit „Rechtsetzungsakten minderen Grades" bezeichnen, die in ihrer Wirkung den Polizeiverordnungen der staatlichen Polizeistellen um nichts nachstehen, sondern darüber hinaus noch wirksamer sein können als jene, da sie nicht dem im Verordnungsrechte bestehenden Veröffentlichungszwang unterliegen, wie aus ihrer Nichterwähnung im § 83 BO. zu schließen ist[151]). Der Ton des vorigen Satzes muß jedoch auf dem „können" liegen; denn die Unkenntnis einer ordnungsmäßig verkündeten Polizeiverordnung schützt niemand mehr vor Strafe, während bei den formlosen Rechtsetzungsakten minderen Grades den Zuwiderhandelnden nachgewiesen werden muß, daß das Bestehen einer derartigen Anordnung dem Publikum deutlich zur Kenntnis gebracht worden ist. Hierdurch kann es natürlich zu Beweisschwierigkeiten kommen mit der Folge, daß diese formlosen Rechtsetzungsakte nicht immer wirksamer sind als die formellen Verordnungen. Noch ein weiteres Merkmal unterscheidet sie von den Verordnungen: Sie können auch von Privatbahngesellschaften — also nicht hoheitlichen Körperschaften — erlassen werden, da die Ermächtigung des § 77 BO. auch diesen Fall deckt.

Und zu beachten ist ferner noch eins: Die im § 77 BO. erwähnten „allgemeinen Vorschriften" sind nicht schlechthin Rechtsetzungsakte, sondern nur insoweit, als durch sie abstrakte Tatbestände generell geregelt werden. Es gibt daneben noch andere, ebenfalls aus § 77 BO. abzuleitende „allgemeine Vorschriften", die nicht die Regelung abstrakter Tatbestände, sondern die Regelung eines konkreten Sachverhaltes — allerdings in allgemeinverbindlicher Art — bezwecken. Hier liegt die Grenze zwischen Rechtsetzungsakten und Verwaltungsakten, die sich mit ihren Unterarten: Rechtsetzungsakte minderen Grades einerseits und Allgemeinverfügungen andererseits weitmöglichst nähern. Will man also feststellen, ob man es noch mit einem Rechtsetzungsakt oder schon mit einem Verwaltungsakt zu tun hat, so bedarf es einer Prüfung der Frage, ob mit der betreffenden Vorschrift ein abstrakter Tatbestand oder ein konkreter Sachverhalt geregelt werden soll. Fällt die Antwort zu Gunsten des abstrakten Tatbestandes aus, so gehört die betreffende „allgemeine Vorschrift" zu den Rechtsetzungsakten, — sonst aber zu den Verwaltungsakten, so daß also die Entscheidung der Frage, welch Mittel im

[151]) Wie im Text auch OLG. Frankfurt vom 18. 5. 1926 in EE. 46/287 A. M. Hertel, a. a. O. S. 24, der sie mit Polizeiverfügung im weiteren Sinne bezeichnet.

Einzelfalle von der Bahnverwaltung angewandt wurde, nur von Fall zu Fall getroffen werden kann. Die Entscheidung kann mitunter schwierig sein. So ist z. B. eine Vorschrift, die im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege das Spucken in den Warteräumen untersagt, ein Rechtsetzungsakt, der an den einzelnen (gefährdeten) Stellen dem Publikum durch Aushang in Erinnerung gebracht wird. Ebenso gehört m. E. die Vorschrift „Nicht öffnen, bevor der Zug hält" zu den Rechtsetzungsakten, da auch diese Vorschrift einen generell gedachten Tatbestand betrifft, auf die in den einzelnen Fällen durch Aushang an der betreffenden Tür hingewiesen wird. Dagegen gehört ein Schild, das wegen Instandsetzungsarbeiten das Betreten eines bestimmten Teiles eines Bahnsteiges verbietet, zu den Allgemeinverfügungen, da es eine generelle Vorschrift darüber, welche Teile eines Bahnsteiges nicht betreten werden dürfen, nicht gibt. Dieses Schild besagt nur, daß auf diesem Bahnsteig ein bestimmter Teil nicht betreten werden darf, hat aber nicht den Zweck, auf eine generelle Vorschrift dieser Art hinzuweisen [152]).

Soweit also diese allgemeinen Anordnungen der Bahnverwaltungen rechtsetzender Art sind, stehen sie den formellen Verordnungen der staatlichen Polizeiverwalter in ihrer Wirkung nicht nach, so daß daher den Bahnpolizeiverwaltern und den staatlichen Polizeiverwaltern de facto die gleichen Verwaltungsmittel zur Verfügung stehen [153]).

Die Darstellung der speziell bahnpolizeilichen Verwaltungsmittel ist damit erschöpft. Anhangsweise sei nur eins noch erwähnt: Zur Klarstellung der Rechtslage gibt die BO. von 1928 neuerdings den Bahnpolizeibeamten ausdrücklich das Recht, gemäß § 77 BO. unmittelbaren Zwang anwenden zu dürfen, was bisher auf dem Wege des Gewohnheitsrechts aus den allgemeinen Lehren des Verwaltungsrechts abgeleitet wurde [154]), ohne

---

[152]) Die im Text vertretene Auffassung über die Rechtsnatur der „allgemeinen Vorschriften" des § 77 BO. wird geteilt von Drews, a. a. O. S. 96, der zu dem gleichen Ergebnis kommt, jedoch ohne nähere Begründung. Wenn v. Olshausen, a. a. O. S. 451 sagt, Drews stelle sie den Verordnungen gleich, so trifft er damit nicht das, was Drews a. a. O. S. 96 darlegt. Gegen Drews und die im Text vertretene Auffassung Schunck, a. a. O. S. 45, v. Olshausen, a. a. O. S. 452; Fritsch, Eisenbahnrecht 1928 S. 261 nähert sich der im Text vertretenen Auffassung, ohne jedoch abschließend dazu Stellung zu nehmen. Ebenso Sarter-Kittel, a. a. O. S. 243.

[153]) So auch Fritsch, Eisenbahnrecht S. 261, Sarter-Kittel, a. a. O. S. 243, Schweitzer, a. a. O. S. 48, die jedoch in den allgemeinen Anordnungen grundsätzlich keine Allgemeinverfügung sehen will (S. 47).

[154]) Vgl. Schunck, a. a. O. S. 49, der die Frage der Durchführung bahnpolizeilicher Verfügungen ausführlich (S. S. 46—50) untersucht. Hier mag auf die zutreffenden Ausführungen Schunck's verwiesen sein. (Schunck sagt: „Die Befugnis, unmittelbaren Zwang anwenden zu dürfen, ergibt sich von selbst aus dem Begriffe einer mit der Vollziehung der Gesetze betrauten Behörde.")

hierfür spezielle Rechtsgrundlagen zu besitzen. Eine sachliche Aenderung führt aber § 77 II BO. nicht ein.

§ 7.

Der Rechtsschutz des Publikums gegen Uebergriffe der Bahnpolizeiverwaltung.

Wie im allgemeinen Polizeirecht, so gibt es auch im Bahnpolizeirecht bestimmte Rechtsmittel, die den Schutz des Publikums gegen ungerechtfertigte Anordnungen der Bahnpolizeiverwaltungen und ihrer Beamten gewährleisten. Dieser Rechtsschutz ist aber nicht einheitlich geregelt worden. Das dem sonstigen Polizeirecht bekannte Verwaltungsstreitverfahren, das dem Gewaltunterworfenen Gelegenheit bietet, gegen ungerechte oder angeblich ungerechte Polizeiverfügungen vorgehen zu können, ist dem Bahnpolizeirecht unbekannt, da selbst eine analoge Anwendung des § 45 PVG.[155]) infolge der entgegenstehenden Bestimmung des § 54 II LVG. unmöglich ist, nach der das Verwaltungsstreitverfahren nur in den vom Gesetz ausdrücklich genannten Fällen stattfindet[156]). Möglich ist dagegen die formlose Dienstaufsichtsbeschwerde im Sinne des Art. 126 RV., die ja bekanntlich immer denkbar ist und nicht ausgeschlossen werden kann[157]). Der Weg dieser Beschwerde führt bei Beschwerden gegen Verfügungen der Bahnpolizeibeamten über den zuständigen Amtsvorstand zu den zuständigen Reichsbahndirektionen, die bei Beschwerden gegen Verfügungen des Amtsvorstandes selbst erstinstanzlich tätig werden. Ist dann dem Beschwerdegegenstand noch nicht abgeholfen ,so ist damit die Zahl der „zuständigen Behörden" im Sinne des Art. 126 RV. erschöpft, da die Reichsbahndirektionen gemäß § 13 GeschAnw. f. d. Reichsbahndirektionen für der-

---

[155]) § 45 PVG. hat § 127 LVG. mit den sich aus §§ 45 ff. PVG. ergebenden Aenderungen inhaltlich abgelöst.

[156]) Vgl. den Wortlaut des § 54 II des pr. Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 — pr. GesSamml. 1883/195 ff.

[157]) Das ergibt sich schon daraus, daß Art. 126 RV. als Verfassungsbestimmung alle einschränkenden Gesetze insoweit aufgehoben hat, als sie der Verfassung entgegenstehen, vgl. Art. 178 II RV., ferner Anschütz, a. a. O. zu Art. 126 S. 509. Nehse, die bahnpolizeiliche Strafgewalt, Arch. EisWes. 1916/97 ff., hat daher ganz recht, wenn er sagt, die gemäß § 3 des Gesetzes vom 23. 4. 1883, betr. den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen — pr. GesSamml. 1883/65 ff. — und § 11 der Ministerialanweisung vom 8. 6. 1883 — MinBlinnVerw. 1883/152 ff. — ausgeschlossene Beschwerde an die Aufsichtsbehörde sei nur im Sinne einer förmlichen Beschwerde mit der Wirkung eines den Eintritt der Rechtskraft hindernden Rechtsmittels zu verstehen, da die 1916 noch geltende pr. Verfassung von 1850 eine dem Art. 126 RV. entsprechende Bestimmung enthielt. Die formlose Beschwerde kann gerade wegen des Bestehens des Art. 126 RV. nie ausgeschlossen werden, — im Gegenteil, § 3 des betr. Gesetzes wäre nach Art. 178 II RV.. insoweit ungültig, als er dem Art. 126 RV. entgegenstände. Wie im Text, jedoch mit anderer Begründung außer Nehse auch v. Olshausen, a. a. O. S. 482.

artige Beschwerdesachen letzte Instanz bilden[158]). Dem Beschwerdeführer steht es dann aber frei, sich ebenfalls gemäß Art. 126 RV. an den Reichstag zu wenden, was zu einer kleinen Anfrage im Reichstag führen kann, sofern der Beschwerdeführer die gemäß § 60 GeschOrd. Reichstag von 1922[159]) notwendige Unterstützung von 15 Abgeordneten findet. Hat die kleine Anfrage im Reichstag Erfolg, so würde dies den zuständigen Minister zum Einschreiten gegen die DRG. verpflichten, was notfalls auch gemäß Art. 54, 59 RV. erzwungen werden könnte. Es müßte sich jedoch auch in solchen Fällen immer um behauptete Gesetzesverletzungen durch die DRG. handeln, da nur solche den Reichsverkehrsminister gemäß § 31 RBG. (besonders Ziffer 1) zum Einschreiten berechtigen[160]). Zur Entscheidung von Zweckmäßigkeitsfragen bleibt also die betreffende Reichsbahndirektion, die den abschlägigen Bescheid erteilt hat, letzte Instanz. Wird also keine Gesetzesverletzung behauptet, so kann auch der Reichsverkehrsminister trotz des Erfolges der kleinen Anfrage nichts unternehmen. Wird aber eine Gesetzesverletzung behauptet, so muß der Reichsverkehrsminister bei einem eventuellen Erfolge der kleinen Anfrage im Reichstage im Wege der Reichsaufsicht gemäß § 31 RBG. von der Hauptverwaltung der DRG. Abstellung der Beschwerde verlangen. Führt dies zu einem Streite zwischen der Reichsregierung und der DRG., so ist die Angelegenheit dem Reichbahngericht gemäß § 44 RBG. zu unterbreiten, das sodann endgültig zu entscheiden hat. Ueber die Vollstrekkung dieses Urteils erwähnen die Gesetze nichts; einer analogen Anwendung des Art. 19 II RV. steht aber m. E. nichts im Wege[161]).

Um eine Nachprüfung angeblich ungerechter Verfügungen zu erreichen, ist ferner die Anrufung der ordentlichen Zivilgerichte indirekt auf dem Wege eines Schadensersatzprozesses — Schaden natürlich vorausgesetzt — denkbar und ferner das Tätigwerden der Strafgerichte[162]), wenn der Beschwerdeführer der angeblich ungerechtfertigten Verfügung nicht nachkommt, deshalb gemäß § 82 BO. in Strafe genommen wird (bahnpol. Strafverfügung) und hiergegen auf gerichtliche Entscheidung anträgt. Im letzteren Falle muß jedoch der Beschwerdeführer zur Durchsetzung seiner Freisprechung nachweisen, daß er keiner gemäß § 77 BO. getroffenen Verfügung zuwidergehandelt hat, — mit anderen

---

[158]) Vgl. oben S. 48.

[159]) RGBl. II 1923/101 ff.

[160]) Vgl. Haustein, a. a. O. S. 127.

[161]) Einen ähnlichen Gedanken bringt Sarter-Kittel, a. a. O. S. 125.

[162]) So wörtlich auch Hartmann, a. a. O. S. 1351, der jedoch nur den Weg über die ordentlichen Strafgerichte erwähnt. Vgl. auch v. Olshausen, a. a. O. S. 482, Hertel, a. a. O. S. 33.

Worten, daß die gegen ihn erlassene Verfügung nicht gemäß § 77 BO. ergangen ist, daß sie also nicht geeignet gewesen ist, die Ruhe, Sicherheit und Ordnung innerhalb des Bahngebietes und im Bahnverkehr aufrechtzuerhalten; — ein Beweis, der wohl in den seltensten Fällen gelingen dürfte. Daß sich die Nachprüfung von Verfügungen bei Tätigwerden der ordentlichen Gerichte ebenfalls nur auf die Nachprüfung von Rechtsfragen erstreckt, dürfte wohl selbstverständlich sein [163]).

Gegen Rechtsetzungsakte der DRG. kann ein einzelner direkt überhaupt nicht angehen, da es allein Sache der Reichsregierung ist, gemäß § 31 RBG. nachzuprüfen, ob sich die betreffenden Rechtsetzungsakte im Rahmen der Ermächtigung des § 77 BO. halten; wohl aber könnte eine Einzelperson sich auch in solchen Fällen gemäß Art. 126 RV. an die zuständigen Behörden oder an den Reichstag wenden mit einer „Bitte" im Sinne des Art. 126 RV. und auf diesem, oben [164]) beschriebenen Wege versuchen, Abhilfe zu schaffen.

Auch ein Bestreiten der Rechtsverbindlichkeit des betreffenden Rechtssetzungsaktes wegen Gesetzesverletzung vor den ordentlichen Gerichten dürfte indirekt eine Nachprüfung des betreffenden Rechtssetzungsaktes ermöglichen, sofern man das richterliche Prüfungsrecht anerkennt [165]), was m. E. besonders bei Verfügungen oder Rechtssetzungsakten minderen Grades unbedingt zu bejahen ist.

Der Rechtsschutz gegen Anordnungen der Bahnpolizeiverwaltungen ist also, wie obige Darstellung ergibt, zwar kein einheitlicher, wohl aber genügend durchgebildet, um Willkürlichkeiten zu vermeiden und um dem im Art. 107 RV. niedergelegten Gedanken des Rechtsstaates zu genügen. In vorkommenden Fällen ist zu empfehlen, es bei der formlosen Beschwerde an die Reichsbahnbehörden bewenden zu lassen oder — sofern die Voraussetzungen — entstandener Schaden oder ergangene Strafverfügung — erfüllt sind, bei der Nachprüfung durch die ordentlichen Gerichte, da der schwerfällige parlamentarische Weg mit Rücksicht auf die regelmäßige Belanglosigkeit derartiger Kleinigkeiten selten Erfolg haben dürfte. Die theoretische Möglichkeit eines derartigen Vorgehens ist aber nicht zu leugnen.

Die vorangehenden Ausführungen gelten auch für den Rechtsschutz gegen ungerechtfertigte Anordnungen der Privatbahngesellschaften mit der Maßgabe, daß etwaige Beschwerden an den Vorstand der betreffenden Gesellschaft zu richten sind;

---

[163]) Vgl. v. Olshausen, a. a. O. S. 482.

[164]) Vgl. oben S. 59 ff.

[165]) So auch Anschütz, zu Art. 70 und zu Art. 102 S. 323, bzw. S. 418, der zur Frage des richterlichen Prüfungsrechtes eine ausführliche Darstellung gibt.

auch ein Vorgehen gemäß Art. 126 RV. ist diesen privaten Gesellschaften gegenüber denkbar, da der Reichsverkehrsminister im Wege der Privatbahnaufsicht einzugreifen imstande ist.

§ 8.

Die bahnpolizeiliche Strafverfügung.

Mit der Darstellung des materiellen Bahnpolizeirechts, der Bahnpolizeiverwaltung einschließlich ihrer Verwaltungsmittel und des hiergegen bestehenden Rechtsschutzes sowie der Schlichtung von Kollisionen zwischen allgemeiner Polizei und Bahnpolizei ist, theoretisch betrachtet, das System des Bahnpolizeirechts erschöpfend behandelt. Es sei mir jedoch gestattet, anhangweise auf die Befugnis der DRG. zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen einzugehen, obwohl zwar diese Befugnis kein Ausfluß der Bahnpolizeihoheit, sondern der Justizhoheit[166]) ist, und daher streng genommen mit der vorliegenden Arbeit nichts mehr zu tun hat. Praktisch besteht aber ein enger Zusammenhang insofern, als gerade auch der Bahnpolizeiverwaltung der DRG. die Befugnis zum Erlaß von polizeilichen Strafverfügungen zusteht[167]). Somit besteht im Interesse der einheitlichen Regelung des mit der Bahnpolizei zusammenhängenden Fragenkomplexes ein praktisches Bedürfnis, auch an dieser Stelle die Frage der bahnpolizeilichen Strafverfügung erwähnt zu sehen, deren Erlaß die Bahnpolizeiverwaltung der DRG. auftragsweise wahrnimmt[168]).

§ 413, früher § 453 STPO. und § 6 Ziff. 3 EGSTPO. ermöglichten den Erlaß des pr. Gesetzes betr. den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretungen vom 23. 4. 1883[169]), dessen Strafrahmen durch die Geldstrafenverordnung vom 6. 2. 1924[170])

---

[166]) Darauf beruht es auch, daß es das Landesrecht beliebig regeln kann, ob und wie die bahnpolizeiliche Strafverfügung zu ergehen hat. Darauf beruht auch die Anwendbarkeit des Polizeiverwaltungsgesetzes auf die Bahnpolizei der DRG.; das Landesrecht ist also in dieser Beziehung durch das Reichsrecht nicht ausgeschlossen worden. Im Gegenteil, das Reichsrecht (§§ 413 StPO.) setzen etwaiges Landesrecht voraus. — Hertel, a. a. O. S. 35 widerspricht sich m. E., wenn er zunächst richtigerweise von einer Abzweigung staatlicher Justiz, dann aber wenige Zeilen später von einem Akt der Verwaltung spricht. (vgl. auch Hertel, a. a. O. S. 37).

[167]) Die hier erwähnte Rechtslage gilt nur für preußisches Gebiet; in Baden, Sachsen, Württemberg gibt es entsprechende Vorschriften, nicht dagegen in Bayern, vgl. v. Olshausen, a. a. O. S. 453, Fischl, Bahnpolizeiübertretungen und ihre Verfolgung in ZVdEV. 1926/230.

[168]) Auch Schunck, a. a. O. S. 52 ff. und v. Olshausen, a. a. O. S. 453 f. behandeln im gleichen Zusammenhange die bahnpolizeiliche Strafverfügung.

[169]) Pr. GesSamml. 1883/65 ff. Dieses Gesetz löste ein inhaltlich fast gleiches Gesetz vom 14. 5. 1852 ab, vgl. pr. GesSamml. 1852/245 ff.

[170]) RGBl. I 1924/45 f., Art. 3 ebenda.

und dessen Bestimmungen hinsichtlich der Jugendlichen durch die §§ 1, 40 JGG.[171]) geändert wurden und dessen Inhalt neuerdings von den §§ 59 ff. PVG.[172]) übernommen wurde. Nach dem somit maßgebenden § 59 PVG. können die Polizeibehörden wegen der in ihrem Bezirk verübten, unter ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Uebertretungen eine Strafe bis zu 150 RM. durch Verfügungen festsetzen sowie eine etwa verwirkte Einziehung verhängen. Die Fassung dieses Paragraphen läßt erkennen, daß jede Polizeibehörde diese Befugnis haben soll, nicht nur die allgemeine Polizei[173]). Diese Befugnis kommt somit auch der Bahnpolizeiverwaltung der DRG. zu, die nach obigen Ausführungen[174]) im Bereiche der DRG. gemäß §§ 17, 29 GeschAnw. f. Amtsvorstände von den Amtsvorständen wahrgenommen wird[175]). Diese, und nach einer neueren Entscheidung auch deren Vertreter[176]), können also die Strafe nach Maßgabe des § 413 STPO. und der §§ 59 ff. PVG. selbständig festsetzen, soweit ihre örtliche Zuständigkeit zu bejahen ist. Bestraft werden Zuwiderhandlungen gegen die §§ 77 ff. BO. sowie die sonstigen bahnpolizeilichen Rechtsnormen, soweit sie von der Strafandrohung des § 82 BO. erfaßt werden. Das hierbei zu beachtende Verfahren behandelt § 61 PVG.

Den privaten Großbahnen wird jedoch dieses Recht bestritten[177]), und zwar mit der Begründung, daß Ihnen gemäß § 23 pr. EisGes. nur die Ausübung der Bahnpolizei, nicht aber die Bahnpolizeiverwaltung übertragen worden sei. Man könnte über eine derartige Auslegung des § 23 pr. EisGes. streiten[178]); m. E. ist zwar den Privatbahngesellschaften die Bahnpolizeiver-

---

[171]) RGBl. I 1923/135, 252.

[172]) Die §§ 59 ff. PVG. weichen jedoch zum Teil von der früheren Regelung erheblich ab; es sei hier nur der § 62 PVG. erwähnt, der als Rechtsbehelf gegen eine polizeiliche Strafverfügung neben dem bisher allein zulässigen Antrag auf gerichtliche Entscheidung die Beschwerde an die Polizeiaufsichtsbehörde einführt; beachte ferner die durch die Einführung des Zwangsgeldes (§ 33 PVG.) hervorgerufene Einschränkung der Bedeutung der §§ 59 ff. PVG. Vgl. hierzu Schäfer, Wichards, Wille, a. a. O. S. 207 ff.

[173]) Vgl. die Ausführungen zu §§ 59, 60 PVG. bei Klausener, Kerstiens, Kempner, Komm. zum PVG. 1931, S. 300 f., ferner Hertel, a. a. O. S. 20, OVG. 88/237.

[174]) Vgl. oben S. 46 ff.

[175]) Vgl. auch Fritsch, Eisenbahngesetzgebung zu § 17 Gesch. Anw. f. Amtsvorstände Anm. 6 S. 149 f.; Sarter-Kittel, a. a. O. S. 245.

[176]) Siehe Entsch. des KG. vom 30. 7. 1928 in ZVdEV. 1930/227.

[177]) Vgl. Erlaß vom 11. 8. 1903 — IV A 8 490 — betreffend Nichtberechtigung der Privatbahngesellschaften zur Straffestsetzung wegen Bahnpolizeiübertretungen, abgedruckt in VV. II S. 86. Wie im Text auch Schunck, a. a. O. S. 58 f.; a. M. Eger, Handbuch des pr. Eisenbahnrechts Bd. II S. 141 Anm. 84.

[178]) Vgl. oben S. 18 Anm. 26.

waltung übertragen worden; die Befugnis zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen steht ihnen aber deswegen nicht zu, weil ihnen kein Behördencharakter zukommt, den § 1 des pr. Gesetzes von 1883 stillschweigend voraussetzte und den § 59 PVG. ausdrücklich erfordert. Soweit also das Gebiet der Privatbahngesellschaften in Frage kommt, ist die Befugnis der Ortspolizei zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen nicht ausgeschlossen; der Ortspolizeiverwalter kann daher auch polizeiliche Strafverfügungen wegen bahnpolizeilicher Uebertretungen, begangen im Bereiche der Privatbahngesellschaften, erlassen. Diese Rechtslage wird auch allgemein anerkannt, so daß der aufgeworfenen Streitfrage nur theoretische Bedeutung zukommt[179]).

Glaubt der durch die betreffende Strafverfügung Betroffene zu Unrecht in Strafe genommen worden zu sein, so kann er gemäß § 413 STPO. bei Gericht oder der betreffenden Bahnpolizeibehörde Antrag auf gerichtliche Entscheidung stellen oder nach § 62 PVG. Beschwerde bei der unmittelbar vorgesetzten Bahnpolizeiaufsichtsbehörde erheben[180]).

Zur Annahme der Geldstrafen sind in der Regel die Stationskassen bestimmt[181]). Schwierig wird die Rechtslage jedoch dann, wenn die Zahlung nicht freiwillig erfolgt, da den Organen der Bahnpolizei ein Recht zur zwangsweisen Einziehung nicht zusteht[182]). v. Olshausen[183]) hat diese Frage eingehend geprüft, ebenso wie die Frage, wie im Falle der Nichtbeitreibbarkeit die an die Stelle der Geldstrafe tretende Ersatzhaftstrafe zu vollstrecken sei. Er kommt zu dem Ergebnis, daß die betreffenden Landesbehörden (Ortspolizeibehörde, eventuell Gefängnisse der Justizverwaltung) und gemäß § 1 des Reichsgesetzes vom 9. 6. 1895[184]) auch die betreffenden Behörden anderer Länder verpflichtet seien, Verwaltungshilfe auf Ersuchen der Bahnpolizeiverwaltung zu leisten. Ich kann diesem Ergebnis nur zustimmen, und es sei mir daher gestattet, eine Wiederholung dieser Ausführungen v. Olshausen's durch einen Hinweis auf diese zu ersetzen[185]). Nur möchte ich eins noch hinzufügen: Es ist m. E. gar nicht not-

---

[179]) Vgl. Erlaß vom 11. 8. 1903, in VV II 86.

[180]) Daß die Erhebung dieser Beschwerde den ordentlichen Rechtsweg ausschließt, wie der Wortlaut des § 62 PVG. erkennen läßt, ist nicht anzunehmen. Den Aufsätzen von Stienen und Schnitzker, in DJZ. 31/1299 ff., 1357 ff. ist zuzustimmen, wonach der genannte § 62 PVG. gegen §§ 5 ff. EGStGB., Art. 103, 105 RV. verstößt. A. M. Kerstiens in DJZ. 31/1493, sowie Entsch d. StGH. v. 20. 6. 32 in RGZ. 137 Anh. S. 47 ff.

[181]) So auch v. Olshausen, a. a. O. S. 453.

[182]) So auch v. Olshausen, a. a. O. S. 453.

[183]) A. a. O. S. 453.

[184]) RGBl. 1895/256 ff.

[185]) Vgl. hierzu auch Schweitzer, a. a. O. S. 53 f., Hertel, a. a. O. S. 38.

wendig, zur Begründung dieses Ergebnisses die pr. Dienst- und Vollzugsordnung für Gefangenenanstalten vom 1. 8. 1923 oder ähnliche Vorschriften einer eingehenden Untersuchung auf ihre analoge Anwendbarkeit zu unterziehen, wenn man das aus den allgemeinen Lehren des Verwaltungsrechtes heraus entwickelte Institut des allgemeinen Verwaltungsauftrages oder der Behördenhilfe anerkennt[186]), das, auch wenn spezielle gesetzliche Grundlagen fehlen, allgemein die betreffenden Behörden verpflichtet, der ersuchenden Behörde Hilfe zu leisten. Zu dem gleichen Ziele würde auch eine analoge Anwendung des § 76 BO. führen, die der dem § 76 BO. zugrundeliegenden Auffassung des Gesetzgebers entspräche und ferner sich mit den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsrechtes decken würde, nach denen zu jeder Rechtsnorm die Möglichkeit ihrer zwangsweisen Durchführung[187]) gehört.

---

[186]) Die Ausführungen von Hatschek, Lehrbuch des Deutschen und Preuß. Verwaltungsrechts, 3/4. Aufl. 1924 S. 77 und S. 421 kommen zu dem gleichen Ergebnis: dort heißt es: „. . . So stellt sich das Prinzip des allgemeinen Verwaltungszwangs als ein Ausläufer des sog. allgemeinen Verwaltungsauftrages dar. . . . Eine praktische wichtige Konsequenz des Prinzips des allgemeinen Verwaltungszwangs ist die, daß die gesetzlich zugelassenen Zwangsmittel auch denjenigen Verwaltungsbehörden (wie z. B. dem Oberpräsidenten) zur Verfügung stehen, welche im Gesetz nicht ausdrücklich als Verfüger über dieses gesetzliche Zwangsmittel genannt sind. Freilich können solche Behörden die Vollstreckungsbefugnis nicht selbst ausüben, sondern nur im Wege der Anweisung jener Behörden, die das Gesetz als Verwalter des Verwaltungszwanges ausdrücklich nennt." Die Anwendung dieser von Hatschek aufgestellten Grundsätze würde also alle anderen Behörden, die die betreffenden Zwangsmittel „verwalten", zur Behördenhilfe gegenüber der DRG. verpflichten.

[187]) Vgl. hierüber Schunck, a. a. O. S. 46 f., der in diesem Zusammenhang mit gutem Grund § 11 der pr. Instruktion zur Geschäftsführung der Regierungen vom 23. 10. 1817 — pr. GesSamml. 1817/248 ff. — heranzieht, da § 11 dieser Instruktion auch heute noch als allgemeiner Verwaltungsgrundsatz angesehen werden muß. Diesen Ausführungen kommen übrigens die über den allgemeinen Verwaltungsauftrag — vgl. Anm. 186 — sehr nahe.

Zusammenstellung

der wichtigeren im Text zitierten Erlasse, soweit diese nicht in den Gesetzblättern oder in dem Handbuch der Eisenbahngesetzgebung von K. Fritsch, dritte Aufl. Berlin 1930, abgedruckt sind:

Bahnpolizeireglement für die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger, die Berlin-Anhaltsche, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, vom 2. Februar 1848.

In Ausführung der Bestimmungen der §§. 23. und 24. des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. wird hierdurch für die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger, die Berlin-Anhaltsche, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, unter Aufhebung der bisher für jene Eisenbahnen bestandenen besonderen Bahnpolizeireglements, folgendes Bahnpolizeireglement erlassen.

I. Von den Bahnpolizeibeamten.

§. 1. Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, einen Betriebsdirektor, (der zugleich Vorsitzender oder Mitglied des Direktoriums sein kann,) anzustellen, welcher für die Ausführung aller durch dieses Reglement vorgeschriebenen, oder sonst vom Staate anzuordnenden Maßregeln zur Sicherung des Betriebes persönlich verantwortlich ist. Vor der Anstellung des Betriebsdirektors ist dem Finanzminister die dazu bestimmte Person anzuzeigen, damit zuvor von deren gehöriger Qualifikation Kenntniß genommen werde.

§. 2. Außer dem Betriebsdirektor sind zur Ausübung der Bahnpolizei unter ihrer Verantwortlichkeit berufen und verpflichtet:

die Bahnmeister, die Bahnwärter und ihre Gehülfen, die Bahnhofsinspektoren, die Bahnhofsaufseher, die Weichensteller, die Zugführer, Packmeister und Schaffner.

Allen diesen Beamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Direktion über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß genügende schriftliche oder gedruckte Instruktionen zu ertheilen.

§. 3. Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahr alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können, und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen.

§ 4. Die Bahnpolizeibeamten werden von der Polizeibehörde des ihnen angewiesenen Wohnsitzes, wenn dieser auf dem Lande ist, von dem betreffenden Kreislandrathe, vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen bei ihrer Anstellung übertragenen Dienstverrichtungen, dem Publikum gegenüber, in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten. Sie müssen bei Ausübung ihres Dienstes das von der Direktion zu bestimmende Dienstabzeichen tragen.

§. 5. Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, und die dazu gehörigen Anlagen und außerhalb der Eisenbahnen und ihrer Anlagen noch so weit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizeiverordnungen erforderlich ist.

§. 6. Die Bahnpolizeibeamten haben, dem Publikum gegenüber, ein besonnenes, anständiges, und, soweit die Erfüllung der ihnen auferlegten Amtspflichten es zuläßt, möglichst rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten, und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten. Unziemlichkeiten sind von ihren Vorgesetzten streng zu rügen, und nöthigenfalls durch Ordnungsstrafen zu ahnden. Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

In den mit den Bahnpolizeibeamten abzuschließenden Dienstverträgen muß sich die Eisenbahngesellschaft das Recht vorbehalten, Ordnungsstrafen zu verhängen. Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 7. Die Königlichen Polizeibeamten sind verpflichtet, auf Ersuchen der Bahnpolizeibeamten dieselben in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen.

Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den Königlichen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes Assistenz zu leisten, soweit dies die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

VI. Aufsicht über die Bahnpolizei.

§. 76. Außer den sonst zuständigen Behörden liegt auch dem Königlichen Kommissarius die Aufsicht über die Ausführung dieses Reglements ob. Derselbe kann gegen die im §. 2. genannten Personen, mit Ausnahme des Betriebs-Direktors, sowie gegen Lokomotivführer und Heizer, Ordnungsstrafen bis zur Höhe von 5 Thlr. verhängen. Höhere Ordnungsstrafen können von der betreffenden Provinzialbehörde in den Grenzen der ihr verfassungsmäßig zustrebenden Strafbefugniß gegen jedes Organ der Eisenbahnpolizeiverwaltung verfügt werden, welches den Bestimmungen dieses Reglements oder den in Gemäßheit desselben getroffenen Befehlen der kompetenten Behörden, wissentlich oder aus grober Fahrlässigkeit entgegenhandelt. Die von Königlichen Behörden verfügten Ordnungsstrafen fließen zu den bei den einzelnen Bahnverwaltungen gebildeten Unterstützungsfonds.

§. 77. Die betreffenden Provinzialbehörden sind befugt, bei erheblichen Dienstvernachlässigungen oder groben Pflichtwidrigkeiten die Entfernung der Bahnpolizeibeamten aus ihren polizeilichen Funktionen, so wie der Lokomotivführer und Heizer von ihren Diensten bei der Maschine zu verlangen. Wo die eingangs gedachten Behörden die Dienstentfernung verlangen, kann der Königliche Kommissarius die sofortige Suspension vom Dienste anordnen.

§. 78. Es bleibt vorbehalten, die Bestimmungen des gegenwärtigen Reglements mit Rücksicht auf die Ergebnisse weiterer Erfahrungen abzuändern und zu ergänzen. Berlin, den 2. Februar 1848.

Der Finanzminister. v. Düesberg.

Allgemeine Bestimmungen über die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen, vom 14. November 1867.

§ 1.

Die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen mit allem Zubehör, sowie die Leitung der Bauten und des Betriebes auf diesen Bahnen erfolgt durch Königliche Eisenbahn-Directionen mit den Befugnissen und Pflichten öffentlicher Behörden. Die Königlichen Eisenbahn-Directionen haben für ihren Geschäftsbezirk zugleich diejenigen Functionen auszuüben, welche bezüglich der Privat-Eisenbahn-Verwaltungen den Eisenbahn-Commissariaten zugewiesen sind.

§ 14.

1. Betrieb und bauliche Unterhaltung.

a) Betriebs-Inspectoren.

Für die spezielle Leitung und Beaufsichtigung aller Zweige des Betriebsdienstes, welche nicht dem Maschinenmeister (§ 19) und dem Telegrafen-Inspector (§ 13) zugetheilt sind, wie der Bahnpolizei, und der baulichen Unterhaltung auf Strecken von etwa 10 bis 20 Meilen fungirt ein Betriebs-Inspector, mit persönlicher Verantwortlichkeit für die Sicherheit des Betriebes und den guten baulichen Zustand seiner Strecke. Bezüglich des Fahrdienstes ist er innerhalb seines Geschäftsbezirks ständiger Vertreter des Ober-Betriebs-Inspectors (§ 9). Die Direction kann ihm auch die selbständige Anstellung, Versetzung und Dienstentlassung der Bahnwärter, Nachtwächter, Weichensteller, Perrondiener, Portiers, sowie den selbstständigen Erlaß von Bahnpolizei-Strafmandaten als Polizeiverwalter nach näherer Vorschrift der bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen übertragen.

§ 24.

Bahnpolizei.

Die Eisenbahn-Directionen sind zur Ausübung der Bahnpolizei nach Maßgabe der betreffenden, für ihren Geschäftsbezirk erlassenen Bahnpolizei-Reglements berufen, welche letztere auch diejenigen Beamten-Kategorien bezeichnen, die mit der speziellen Handhabung dieser Polizei betraut sind.

Anweisung vom 8. Juni 1883 zur Ausführung des Gesetzes vom 23. April 1883, betr. den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretungen (Ges. S. S. 65 ff.).

§ 1. Die Befugnis zum Erlasse der polizeilichen Strafverfügungen steht derjenigen Person oder derjenigen Behörde, welche die Polizeiverwaltung in einem bestimmten Bezirke auszuüben hat, wegen der in diesem Bezirke innerhalb ihres Verwaltungsbereichs begangenen Uebertretungen zu.

Ist gesetzlich die Verwaltung der Polizei für einzelne Gegenstände, wie der Hafen-, Strom- und Schiffahrts-Polizei, der Deich-, Eisenbahn- und Chaussee-Polizei, nicht der Polizeibehörde des Orts, sondern einer besonderen Behörde übertragen, so gebührt nur dieser die Befugnis zur polizeilichen Strafverfügung wegen der innerhalb ihres Bezirks begangenen Uebertretungen derjenigen Strafvorschriften, welche die ihr übertragene besondere Polizei-Verwaltung betreffen.

VIII. Nr. 21. Erlaß vom 6. Juni 1889 — II b. (a) 9291 —, betreffend die Verhütung von Kollisionen zwischen Bahnpolizeibeamten und Beamten der allgemeinen Polizei.

(M.-Bl. d. i. V. S. 136.)

Der Umstand, daß die Bahnpolizeibeamten, welchen die Aufrechterhaltung der im Interesse des Eisenbahnverkehrs erforderlichen Ordnung und Ruhe obliegt, und die Beamten der allgemeinen Polizei, welchen die Fürsorge für die öffentliche Ruhe und Ordnung im übrigen obliegt, wenn es sich um Ausübung dieser polizeilichen Funktionen innerhalb des Bahngebietes handelt, sich zuweilen gleichzeitig zum Einschreiten oder zu sonstigen Maßnahmen veranlaßt sehen, hat bereits wiederholt zu Schwierigkeiten und Differenzen zwischen dem beiderseitigen Beamtenpersonal Veranlassung gegeben. Da eine begriffliche Begrenzung der beiderseitigen Funktionen, welche geeignet wäre, Kollisionen dieser Art zu vermeiden, nicht wohl tunlich ist, anderseits aber ein dringendes Interesse besteht, für die Folge solchen vorzubeugen, jedenfalls aber ein Hervortreten von Meinungsverschiedenheiten nach außen zu verhüten bleibt, so habe ich es im Einverständnis mit dem Herrn Minister des Innern für zweckmäßig erachtet, die Bahnpolizeibeamten anzuweisen, den Organen der allgemeinen Polizei, welche sich auf den Bahnhöfen und Bahnanlagen zu Maßnahmen im Interesse der Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung veranlaßt sehen, mögen sie selbst zu diesem Zwecke ebenfalls tätig geworden sein oder nicht, keine Hindernisse in den Weg zu legen und zwar auch dann nicht, wenn dieselben ihres Erachtens in die Funktionen der Bahnpolizei übergreifen sollten, in derartigen Fällen vielmehr nachträglich durch entsprechende Beschwerde zuständigen Orts die Sache zum Austrage zu bringen. Die Königliche Eisenbahndirektion wolle hiernach für ihren Bezirk das Weitere veranlassen.

Erlaß vom 16. Juli 1903 — IV A. 8. 481 — betreffend Verwaltung der Bahnpolizei durch die Königlichen Eisenbahndirektionen.

(E. N. Bl. S. 328.)

In einem Rechtsstreit ist die Befugnis der Königlichen Eisenbahndirektionen zum Erlaß bahnpolizeilicher Anordnungen mit Rücksicht darauf angezweifelt worden, daß in der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen vom 23. Dezember 1901 [1]) die Verwaltung der Bahnpolizei ausdrücklich den Betriebsinspektionen (§ 10 Abs. 1c) [1]), nicht aber den Eisenbahndirektionen zugewiesen worden sei.

Ich mache die Königlichen Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam, daß ihnen die Verwaltung der Bahnpolizei schon durch § 53 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen [2]) und § 43 der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands [2]) beigelegt ist.

Aber auch aus der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen ergibt sich diese Befugnis der Eisenbahndirektionen. Auf Grund des § 6 [3]) a. a. O. führen die Eisenbahndirektionen grundsätzlich die gesamte Verwaltung der ihnen unterstellten Strecken. Den Betriebsinspektionen, ebenso wie den übrigen Inspektionen, sind lediglich zur Entlastung der Direktionen eine Reihe von Verwaltungsgeschäften übertragen, welche diese, soweit im einzelnen Falle erforderlich, selbst an sich ziehen können.

---

1) Jetzt Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen vom 25. 3. 07 (§ 11 Abs. 1c

2) Jetzt § 77 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

3) Jetzt § 7

(Vgl. Denkschrift, betreffend die Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung, Abschn. III A.)

Endlich folgt auch aus dem einheitlichen Wesen der Polizeigewalt die Zuständigkeit der Eisenbahndirektionen zum Erlaß von bahnpolizeilichen Anordnungen. Als Aufsichtsbehörden der ihnen unterstellten Betriebsinspektionen müssen sie in der Lage sein, falls erforderlich, unmittelbar an Stelle dieser und mit deren Uebergehung auf dem Gebiete der Bahnpolizei selbsthandelnd einzugreifen (vgl. Entsch. des O.-V.-G. Bd. 2 S. 423).

In diesem Sinne hat auch das Reichsgericht in dem eingangs erwähnten Rechtsstreit entschieden.

VII. Nr. 7. Erlaß vom 11. August 1903 — IV A. 8. 490 —, betreffend Nichtberechtigung der Privateisenbahngesellschaften zur Straffestsetzung wegen Bahnpolizeiübertretungen.

Der Auffassung, daß den Privateisenbahngesellschaften das Recht der Straffestsetzung wegen Bahnpolizeiübertretungen zustehe, vermag ich im Einvernehmen mit dem Herrn Minister des Innern nicht beizutreten.

Nach den Materialien des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 sind unter den im zweiten Satze des § 23 desselben erwähnten Beamten die Bahnpolizeibeamten, und ebenso ist unter dem „Geschäft" derselben lediglich die Ausübung der Bahnpolizei zu verstehen, während von der Ausübung der Polizeiverwaltung (§ 1 des Gesetzes, betreffend den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretungen vom 23. April 1883) in dem Eisenbahngesetze überhaupt nicht die Rede ist. Das im § 23 a. a. O. vorbehaltene Reglement, nach dem die Bahnpolizei ausgeübt werden soll, hat durch die Vorschriften der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 seine Erledigung gefunden, worin eine Befugnis zum Erlaß von Strafverfügungen gleichfalls nicht erwähnt ist.

Angestellte Ermittlungen haben übrigens ergeben, daß in überwiegender Zahl die Privatbahnen, übereinstimmend mit der vorstehenden, seit dem Erlasse des Eisenbahngesetzes diesseits wiederholt erfolgten Auslegung, diese Befugnis für sich nicht in Anspruch nehmen, sondern in jedem Falle die zuständige Ortspolizeibehörde um Festsetzung der Strafen ersuchen.

Unzuträglichkeiten haben sich aus diesem Verfahren bisher nicht ergeben.

Bestellung von Eisenbahnfahndungsbeamten.

Berlin, den 21. April 1923.

Im Einvernehmen mit den Herren Preußischen Ministern der Justiz und des Innern bestimme ich für den Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, folgendes:

1. Die bei den Eisenbahn-Ueberwachungsstellen beschäftigten Reichsbahnbeamten, die zuvor auf Antrag der Reichsbahndirektion von dem zuständigen Regierungspräsidenten zu preußischen Hilfspolizeibeamten ernannt worden sind, können von der Reichsbahndirektion zu Eisenbahnfahndungsbeamten bestellt werden, sofern sie im praktischen Außendienst tätig sind und mindestens der

Gehaltsgruppe V angehören. Es sollen in der Regel nur solche Beamte bestellt werden, die als Führer einer Außendienstgruppe tätig sind. Beamten, die lediglich Bahnpolizeibeamte sind, darf die genannte Dienstbezeichnung nicht beigelegt werden; das gleiche gilt von Beamten in leitender Stellung, die nicht selbst im Außendienst der Ueberwachungsstellen arbeiten.

Die Bezeichnung als Eisenbahnfahndungsbeamte führen die Beamten neben ihrer eisenbahndienstlichen Amtsbezeichnung.

2. Den Eisenbahnfahndungsbeamten wird durch die nachstehend abgedruckte gemeinsame Verfügung vom 31. März 1923 allgemein die Eigenschaft von Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft beigelegt.

Wegen der Reichsbahnbeamten, die bisher durch Einzelverfügungen zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft ernannt worden sind, und wegen der unerledigten Anträge auf Bestellung von solchen erhalten die Reichsbahndirektionen noch besondere Verfügung.

3. Die Zahl der zu Hilfspolizeibeamten und zu Eisenbahnfahndungsbeamten zu bestellenden Bediensteten ist nach wie vor auf das notwendige Maß zu beschränken. Auch hinsichtlich der sachlichen Zuständigkeit dieser Beamten tritt keine Aenderung ein.

Der Reichsverkehrsminister.
Groener.

An
das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München
und die Reichsbahndirektionen.
E. V. w. 58. 2471.

Nr. 216. Gemeinsame Verfügung des Justizministers, des Ministers des Innern und des Reichsverkehrsministers vom 31. März 1923 über die Bestellung von Eisenbahnbeamten zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft.

(Justizministerialbl. S. 312.)

Die Beamten der Reichsbahn, die zu preußischen Hilfspolizeibeamten bestellt sind oder in Zukunft bestellt werden und denen von der Reichsbahnverwaltung die Bezeichnung als „Eisenbahnfahndungsbeamte“ beigelegt wird, werden für den Bereich des ihnen als Hilfspolizeibeamten zugewiesenen Dienstbezirkes und für die Dauer ihres Amtes als Eisenbahnfahndungsbeamte zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt.

Hiermit sind alle vorliegenden Einzelanträge auf Bestellung von Beamten der Reichsbahnverwaltung zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft erledigt.

Soweit einzelne Beamte der Reichsbahnverwaltung bisher zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt worden sind, endet die Bestellung mit dem 30. Juni 1923, ohne daß es eines Widerrufs im Einzelfalle bedarf.

Berlin, den 31. März 1923.

Zugleich für den Minister des Innern und den Reichsverkehrsminister:

Der Justizminister.
Im Auftrage:
Fritze.

Lebenslauf.

Am 30. Dezember 1907 wurde ich in Berlin als Sohn des jetzigen Präsidenten der Reichsbahndirektion Stettin geboren. Ich bin evangelischer Konfession und besitze preußische Staatsangehörigkeit. Meine Schulzeit verbrachte ich in Hannover, Köln, Trier, Gießen und Stettin und bestand am 14. September 1926 am König-Wilhelms-Gymnasium zu Stettin die Reifeprüfung. Ich studierte sodann vom Wintersemester 1926/27 bis zum Sommersemester 1930 Jura, und zwar die ersten drei Semester in Bonn, das vierte Semester in Genf, das fünfte Semester in München und die letzten drei Semester in Greifswald. Im achten Semester, am 5. Juli 1930, bestand ich vor dem Prüfungsamt des Oberlandesgerichts zu Stettin das Referendarexamen und bin seitdem in Stettin als Referendar tätig. Am 24. Februar 1933 bestand ich die mündliche Doktorprüfung.

Fachdruckerei für Dissertationen H. Hormann, Altdamm